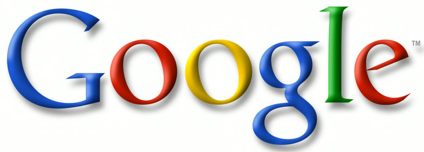
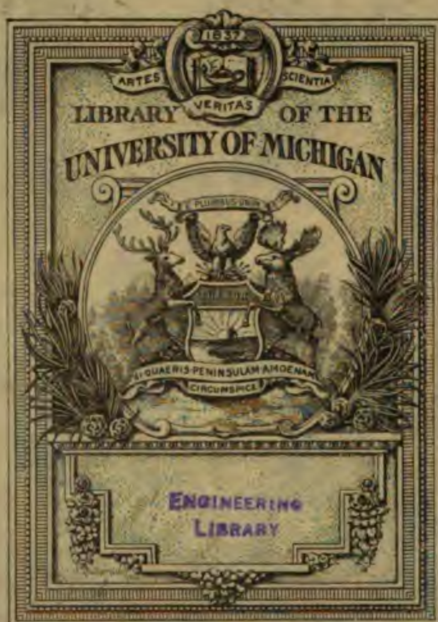
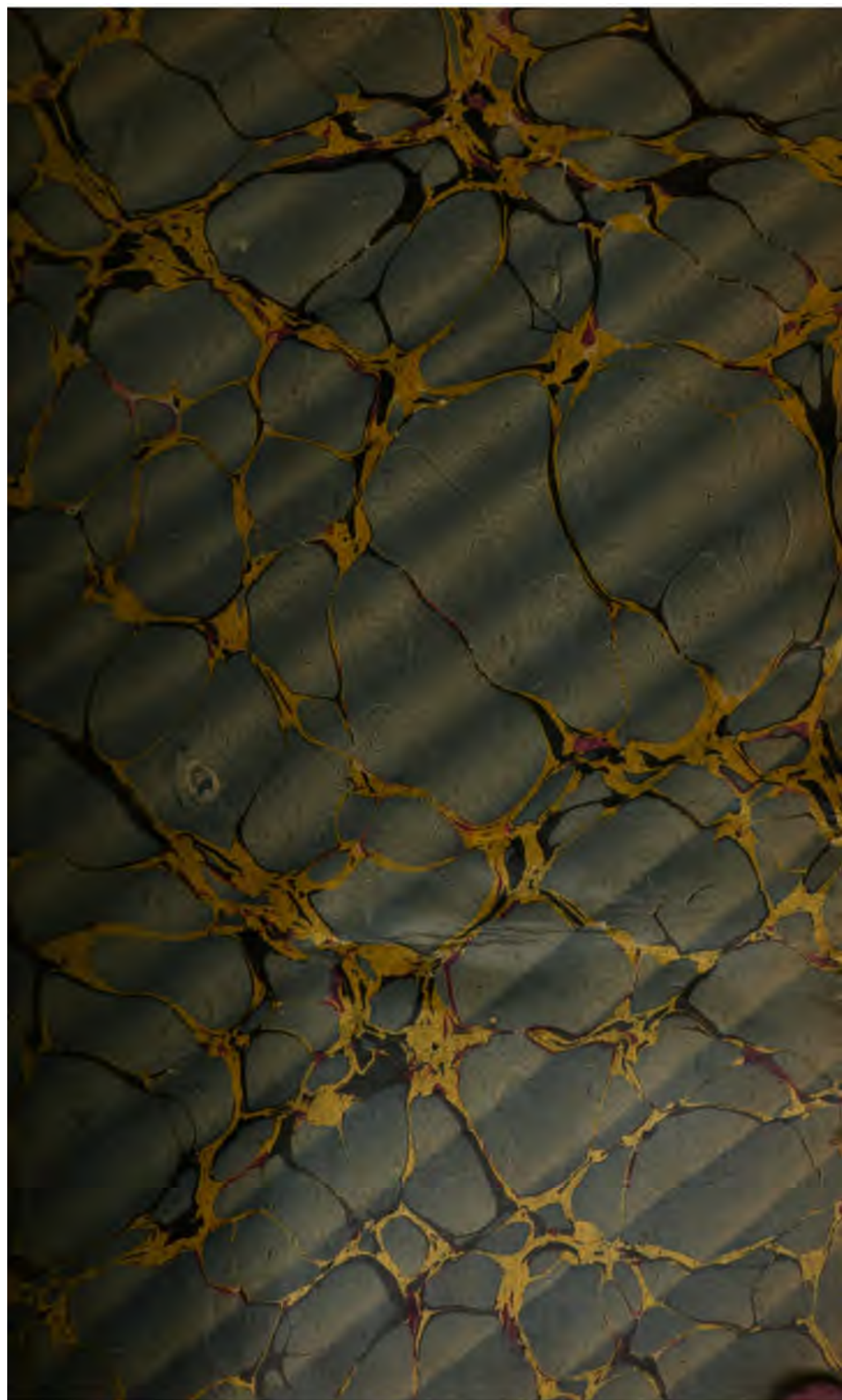

Google


1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

5ᵉ SÉRIE.

TOME X *bis.*

1880

PARIS. — IMPRIMERIE ARNOUS DE RIVIÈRE
Rue Racine, 26, près de l'Odéon.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR;

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

5e SÉRIE.

TOME X *bis*.

1880

PARIS.

DUNOD, ÉDITEUR,

LIBRAIRE DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES,

Quai des Augustins, n° 49.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 381)

[2 mai 1879.]

Marais (desséchement de). — Marais de Floirac. — Nomination des syndics. — Propriétaires les plus imposés. — Terrains à imposer et travaux à exécuter. — Mode de recours. — Excès de pouvoirs. Voie contentieuse. — (Sieur Balguerie.) *— Les syndics que le préfet est chargé de nommer en exécution de l'article 7 de la loi du 16 septembre 1807 doivent-ils être nécessairementl es propriétaires les plus imposés de l'association, ou suffit-il qu'ils soient pris parmi les plus imposés à raison des marais à dessécher? — Résolu dans ce dernier sens. — Dès lors, le préfet qui se conforme à cette règle n'excède pas ses pouvoirs* (*). *— Rejet du recours dirigé contre une décision du ministre des travaux publics, confirmative d'un arrêté préfectoral qui avait repoussé les demandes du requérant tendant à faire imposer aux taxes syndicales divers terrains d'alluvion, à faire ramener toutes les taxes à une quotité uniforme par hectare et exécuter certains travaux pour l'entretien des ouvrages. — Un propriétaire n'est pas recevable à demander par la voie contentieuse l'exécution des traxaux qu'il croit utiles. — D'ailleurs,*

(*) M. le ministre des travaux publics disait : « La question est de savoir si le préfet doit forcément nommer syndics les plus imposés, quels qu'ils soient, en suivant l'ordre déterminé par le montant des taxes de chacun, ou s'il possède dans l'exercice de son pouvoir une certaine latitude, limitée par la seule condition de ne nommer que des propriétaires appartenant à la catégorie des plus imposés.

« Cette dernière solution a paru à mon administration la seule rationnelle, la seule conforme à l'esprit comme à la lettre du décret du 31 janvier 1813.

« Dans l'espèce, M. le préfet et MM. les ingénieurs ont parfaitement expliqué pourquoi l'on n'avait pas nommé les cinq propriétaires les plus imposés des marais de Floirac ; pourquoi le préfet avait dû faire un choix parmi les plus imposés.

« J'ajoute à l'appui de l'interprétation donnée par mon prédécesseur au décret de 1813 un argument tiré de l'article 3 portant que les syndics seront renouvelés à des époques déterminées. Cette disposition pourrait se trouver inapplicable dans le système du réclamant, si, à l'expiration de leurs fonctions, les syndics en exercice se trouvaient être les plus imposés de l'association. »

la décision attaquée ne fait pas obstacle à ce que le requérant poursuive devant le conseil de préfecture la décharge ou la réduction des taxes auxquelles il serait personnellement imposé.

Vu la requête présentée pour le sieur Balguerie, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler une décision du 3 juillet 1877, par laquelle le ministre des travaux publics a, d'une part, maintenu contre la réclamation du requérant l'arrêté préfectoral du 7 novembre 1876 portant nomination des syndics de l'association des marais de Floirac, et a, d'autre part, rejeté les demandes du requérant relatives à l'administration de ladite association syndicale; ce faisant, attendu que, contrairement aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807 et du décret constitutif de l'association, le préfet de la Gironde n'a pas choisi pour syndics les sept propriétaires les plus imposés; qu'en outre, il y a lieu, dans l'intérêt de l'association, d'imposer à une taxe syndicale divers terrains d'alluvion qui profitent des travaux de desséchement; de ramener toutes les taxes perçues par le syndicat à une quotité uniforme fixée par hectare; enfin, d'exécuter divers travaux indispensables pour le bon entretien des ouvrages; nommer syndics les sept propriétaires les plus imposés; soumettre à une taxe les terrains d'alluvion dont s'agit, ramener toutes les taxes à un taux unique par hectare; ordonner le curage et l'élargissement du ruisseau de la Gravette, le creusement des fossés d'assainissement, le rétablissement des esteys comblés, enfin l'ouverture d'un chemin bordé de fossés d'écoulement et traversant les marais de Floirac;

Vu les observations en défense présentées par le directeur des marais de Floirac, tendant à ce qu'il plaise rejeter le recours, attendu que les modifications de taxes réclamées par le sieur Balguerie seraient contraires à une répartition équitable des charges de l'association, et que les travaux demandés par le requérant ou seraient inutiles, ou excéderaient les ressources du syndicat, ou devraient être exécutés par les communes sur le territoire desquelles sont situés les marais desséchés;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790, et du 24 mai 1872;

Considérant qu'aux termes de l'article 2 du décret susvisé du 31 janvier 1813 et de l'article 7 de la loi du 16 septembre 1807 combinés, l'association des marais de Floirac est administrée par une commission syndicale composée de sept membres, nommés par le préfet et pris parmi les propriétaires les plus imposés à raison des marais à dessécher; que le préfet de la Gironde, en nom-

mant par son arrêté du 7 novembre 1876 comme membres du syndicat sept propriétaires choisis parmi ceux qui payaient les taxes les plus élevées, bien que n'étant pas les sept propriétaires les plus imposés de l'association, n'a pas excédé les pouvoirs qui lui sont conférés par la double disposition précitée de la loi du 16 septembre 1807 et du décret constitutif du syndicat; qu'il suit de là que le sieur Balguerie n'est pas fondé à demander que la décision du 3 juillet 1877, par laquelle le ministre des travaux publics a rejeté son recours contre ledit arrêté préfectoral, soit annulée par application des lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872;

Considérant, sur les autres chefs de la réclamation, que le requérant n'est pas recevable à demander par la voie contentieuse l'exécution des divers travaux qu'il croit utiles à l'association syndicale, et que, d'autre part, la décision attaquée du ministre des travaux publics ne fait pas obstacle à ce qu'il poursuive devant le conseil de préfecture, s'il s'y croit fondé, la décharge ou la réduction des taxes qui lui sont personnellement imposées. (Rejet.)

(N° 382)

[2 mai 1879.]

Marais (desséchement de). — Etang de Froideville. — Curage d'un ruisseau formant fossé. — Interprétation, sur renvoi de l'autorité judiciaire, de l'arrêté préfectoral de desséchement. — Arrêté interprétatif. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Germain et autres contre commune de Froideville.) — *Procédure. — Conseil d'Etat. — Intervention d'une commune. — Intérêt justifié. — Recevabilité. — Recours pour excès de pouvoirs. — Rejet. — Frais de timbre et d'enregistrement. — Un arrêté préfectoral a ordonné, pour cause d'insalubrité, le desséchement d'un étang particulier. — Dans une instance pendante entre les propriétaires de l'étang et la commune, au sujet des mesures d'exécution et spécialement de la nécessité du curage du ruisseau formant le fossé de l'étang, la Cour d'appel a sursis à statuer jusqu'à ce que l'autorité administrative ait interprété l'arrêté de desséchement. — Le préfet a pu, sans excès de pouvoirs, déclarer, par interprétation et par application du précédent arrêté, que le curage du ruisseau n'était pas nécessaire.*

Vu la requête présentée pour les sieurs Germain et autres, ten-

dant à ce qu'il plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoirs un arrêté du 20 février 1877, par lequel le préfet du Jura, interprétant et complétant un précédent arrêté préfectoral du 29 février 1868, qui avait ordonné le desséchement, pour cause d'insalubrité, de l'étang de Froideville appartenant aux requérants, a déclaré que les travaux nécessaires au desséchement ne comprenaient pas le curage du ruisseau formant le fossé de l'étang; attendu que la Cour de Besançon, saisie d'une instance dirigée par les sieurs Germain et autres contre la commune de Froideville, au sujet des mesures de desséchement de l'étang et notamment du curage du ruisseau, que la commune refusait de faire exécuter, a sursis à statuer jusqu'à ce que l'autorité administrative ait interprété les arrêtés ordonnant le desséchement; que l'arrêté interprétatif du préfet est en contradiction avec le premier arrêté, en ce qu'il déclare à tort que le curage du ruisseau n'était pas compris dans les travaux ordonnés pour assurer le desséchement de l'étang; qu'il est, de plus, entaché d'excès de pouvoirs; qu'en effet, le curage du ruisseau, dont la retenue avait formé l'étang, était une conséquence obligatoire du desséchement, et que le préfet, qui avait ordonné le desséchement, ne pouvait pas prescrire l'exécution des mesures essentiellement inhérentes aux travaux de desséchement;

Vu le mémoire en intervention produit pour la commune de Froideville, tendant à ce qu'il plaise au Conseil déclarer son intervention recevable, rejeter le recours des consorts Germain et les condamner aux dépens, par les motifs que la commune étant partie dans l'instance pendante devant la Cour de Besançon, a intérêt à intervenir; au fond, que l'arrêté du 29 février 1868 ne prescrivait aucun curage, mais se bornait à dire que le fossé central de chaque branche de l'étang et celui de vidange seraient curés, s'il y avait lieu; qu'il appartenait au préfet d'apprécier si le curage était nécessaire, qu'aucune disposition de loi ne l'obligeait à le prescrire, et que la requête tend en réalité à reprocher au préfet de n'avoir pas pris une mesure qui rentrait exclusivement dans son pouvoir discrétionnaire;

Vu les lois des 11-19 septembre 1792, sur la destruction des étangs insalubres; les lois des 22 décembre 1789, 12-20 août 1790 et 28 pluviôse an VIII;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Vu le décret du 2 novembre 1864;

Vu le décret rendu en Conseil d'État au contentieux, le 31 décembre 1869;

En ce qui concerne l'intervention de la commune de Froideville :

Considérant que la commune de Froideville est partie en cause dans l'instance, sur laquelle la Cour d'appel de Besançon a sursis à statuer jusqu'à interprétation, par l'autorité administrative, de l'arrêté du 29 février 1868, et qu'ainsi elle justifie d'un intérêt de nature à rendre son intervention recevable ;

Au fond :

Considérant que le desséchement de l'étang de Froideville, pour cause d'insalubrité, a été régulièrement ordonné par arrêté du préfet du 29 février 1868 pris par application de la loi des 11-19 septembre 1792 ; que cet arrêté déterminait les mesures à prendre pour le desséchement de l'étang, et portait qu'il serait procédé, s'il y avait lieu, au curage du fossé central de chaque branche de l'étang et du fossé de vidange ; que, par son arrêté du 20 février 1877, le préfet a, d'une part, interprété son précédent arrêté, en déclarant que ledit arrêté ne prescrivait pas le curage du ruisseau, mais réservait la question de savoir si ce curage devait être ultérieurement ordonné ; que, d'autre part, il a décidé que le curage n'était pas nécessaire pour assurer le desséchement ; que, par cet arrêté, le préfet s'est borné à déterminer le sens et la portée de son précédent arrêté et à en faire l'application, et a statué dans la limite de ses pouvoirs ; que, dès lors, les requérants ne sont pas fondés à en demander l'annulation, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872. (Intervention de la commune admise. Requête des consorts Germain rejetée, avec condamnation à rembourser à la commune les frais de timbre et d'enregistrement.)

(N° 383)

[2 mai 1879.]

Travaux publics. — Compétence. — Dommages. — Raccordement d'un chemin rural avec une route. — Exécution par un particulier. — Caractère de travail public. — Responsabilité de la commune. — Compétence administrative. — (Ministre des travaux publics contre commune de Monistrol.) — *Procédure. — Conseil d'Etat. — Recours par un ministre. — Point de départ du délai. — Lorsqu'un propriétaire prétend que la servitude d'écoulement des eaux qui gre-*

rait son immeuble a été aggravés par des travaux que l'Etat a exécutés sur une route nationale ou laissé exécuter sur un chemin rural en vue de le raccorder avec la route, c'est au conseil de préfecture, à l'exclusion de l'autorité judiciaire, qu'il appartient d'apprécier dans quelle mesure la commune doit participer au payement de l'indemnité due à raison du volume d'eau déversé sur la route par l'effet du raccordement du chemin rural. — Dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture, en condamnant l'Etat à payer la totalité de l'indemnité, en lui réservant son action en garantie contre la commune, s'est déclaré incompétent pour fixer la part de responsabilité de la commune (*). — *La remise faite à l'ingénieur en*

(*) L'aggravation de servitude provient, d'après le rapport de l'ingénieur en chef tiers expert, de la déviation, sur la route nationale, d'un chemin rural qui reçoit les eaux d'un bassin de 5 hectares 70 ares, et qui, avant la déviation, déversait ses eaux sur le chemin d'intérêt commun n° 28.

Par un premier arrêté, rendu contradictoirement avec l'administration et par défaut contre la commune, le conseil de préfecture a alloué au sieur Monnier une indemnité de 1.200 francs, dont 400 à la charge de l'État et 800 à la charge de la commune.

Sur l'opposition formée à cet arrêté par l'administration municipale, le conseil de préfecture a réformé le premier et mis toute l'indemnité à la charge de l'État, plus les frais, sauf à faire valoir son droit contre la commune. Cette nouvelle décision se fonde sur ce que le chemin étant rural, son raccordement avec la route n'a pas le caractère de travail public et constitue une question de droit commun du ressort des tribunaux ordinaires.

Les ingénieurs (rapports des 24-26 juillet 1877) soutiennent que la déviation du chemin effectuée par un particulier en vertu d'un acte d'échange entre lui et la commune a eu pour effet de déverser sur la route un volume d'eau quintuple de celui qu'elle écoulait auparavant, et que, dès lors, la commune est responsable dans une large mesure des dégâts occasionnés à la propriété Monnier. Les ingénieurs proposent d'appeler la commune à garantir l'État contre les conséquences de l'arrêté.

Cet appel en garantie ne paraît pas devoir être employé. Car une telle action ne pourrait être portée que devant les tribunaux civils. Or, l'autorité judiciaire se déclarerait incompétente par le motif qu'il s'agit de difficultés relatives à l'exécution de trvaaux publics. — Conseil d'État, 20 février 1874 (Dubuisson, *Ann.* 1875, p. 969) et C. cass., 6 janvier 1873. — Voir la note sous cet arrêt. — Le conseil de préfecture aurait donc dû statuer sur le litige.

Dans son premier arrêté, le conseil de préfecture s'était borné à se déclarer incompétent pour prononcer sur le recours en garantie de la commune contre son coéchangiste. Cette déclaration était conforme aux principes. Il est de règle en effet que les tribunaux civils peuvent seuls connaître des conventions portant sur la cession d'un immeuble pour l'exécution de travaux publics.— (Voir notamment, Tribunal des conflits, 11 janvier 1873 (Damours, *Ann.* 1874, p. 150).

Mais cette convention n'a pas trait au litige actuel. Sans doute, la commune peut invoquer cet acte pour exercer une action en garantie contre le particulier avec lequel elle a traité : mais vis-à-vis de l'État qui n'a jamais contracté d'en-

chef des ponts et chaussées, par le préfet, d'un arrêté rendu en matière de travaux publics contre l'administration, ne fait pas courir contre cette dernière le délai du recours au Conseil d'État. — Ce délai court seulement du jour où l'arrêté est parvenu au ministre (*).

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics contre un arrêté du 15 juin 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Loire, statuant sur l'opposition formée par la commune de Monistrol contre un précédent arrêté, du 25 décembre 1873, qui mettait pour deux tiers à la charge de la commune et pour un tiers à la charge de l'État l'indemnité de 1.200 francs due au sieur Monnier à raison du dommage causé à sa propriété par les

---

gagement avec le propriétaire, le contrat ne peut avoir aucune valeur. Il y avait lieu uniquement de déterminer les dommages causés par les travaux de raccordement du chemin rural, qui avaient le caractère de travaux publics. — — (Extrait du recours de M. le ministre.)

Suivant la commune, au contraire, les arrêts cités par le ministre à l'appui de sa thèse ne prouvent rien et laissent la question entière. Sans doute, des travaux exécutés sur un chemin rural peuvent avoir le caractère de travaux publics : mais c'est là une question de fait. Pour qu'ils aient ce caractère, il faut : que ce soit la commune qui ait exécuté les travaux; 2° que leur objet, leur but, leur destination, soient l'utilité publique. Car il est de jurisprudence constante que le caractère des travaux se détermine par leur destination. Dans l'espèce, les travaux relatifs au chemin rural n'ont pas été exécutés par la commune dans un but d'utilité publique, mais bien par le sieur Chornetton et dans son intérêt particulier. Désireux de réunir deux pièces de terre que le chemin divisait, M. Chornetton proposa à la commune de remplacer ce chemin par un autre, et un acte d'échange entre lui et la commune (23 avril 1862) a été passé aux conditions suivantes : « 1° avant le 1er janvier, M. Chornetton livrera à la circulation les 4 ares 64 centiares cédés à la commune et ce en bon état de viabilité. » Il résulte des termes de cet acte que M. Chornetton, et non la commune, s'était chargé d'exécuter ces travaux de viabilité. On le comprend bien d'ailleurs, puisque lui seul avait intérêt à la modification du tracé du chemin, qu'il avait sollicitée. Le rôle de la commune était donc purement passif : il s'est borné à consentir à l'échange proposé...

(*) M. le ministre opposait à cette fin de non-recevoir la jurisprudence établie : 28 janvier 1858, Marcellin, 16 avril 1852, Lheurin, *Ann.* 1858, p. 349, et 1852, p. 260 : *Conférences* de M. Aucoc, 2e édition, t. Ier, p. 602.— Cependant la notification faite à un particulier par ordre du préfet, ainsi que la notification au préfet par le particulier font courir le délai de trois mois contre l'administration, dans les affaires où le préfet peut être considéré comme représentant l'État, et ce encore bien que le ministre n'ait eu connaissance officielle de l'arrêté qu'après ce délai. — On sait qu'en matière de contraventions à la police du roulage, aux règlements sur la grande voirie et les servitudes militaires, le délai court contre le ministre du jour où la décision est rendue, sans qu'il y ait eu aucune notification. (Extrait du *Recueil des arrêts du Conseil d'État.*)

eaux provenant de la route nationale n° 88, s'est déclaré incompétent pour apprécier dans quelle mesure la commune de Monistrol, en raccordant le chemin rural de Coutelier à la route nationale, avait aggravé la servitude à laquelle était assujettie la propriété du sieur Monnier, et a mis en conséquence l'indemnité de 1.200 fr., allouée au sieur Monnier à la charge exclusive de l'État, sous réserve de tout recours à exercer par l'État contre la commune; ledit recours fondé sur ce que les travaux exécutés pour le raccordement du chemin rural du Coutelier avec la route nationale n° 88, présentant le caractère de travaux publics, il appartenait au conseil de préfecture de statuer sur les dommages qui avaient pu en être la conséquence ; que ces travaux ayant eu pour résultat de déverser sur la route nationale des eaux qui s'écoulaient antérieurement par le chemin d'intérêt commun n° 28, vers le ruisseau de Brunelles, ont été la cause du dommage éprouvé par le sieur Monnier et concluant en conséquence à l'annulation des arrêtés du 23 décembre 1873 et du 15 juin 1877;

Vu le mémoire en défense présenté par la commune de Monistrol tendant au rejet du recours, par les motifs, en la forme, que l'arrêté du 15 juin 1877 a été adressé par le préfet à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, le 5 juillet 1877, et que le recours n'a été enregistré que le 10 octobre 1877, après l'expiration du délai de trois mois fixé par le décret du 22 juillet 1806; et au fond, que les travaux destinés à raccorder avec la route nationale le chemin rural de Coutelier, qui, antérieurement, débouchait sur le chemin d'intérêt commun n° 28, ont été exécutés en vertu d'un acte d'échange du 23 avril 1862, par le sieur Chornetton, sur son propre terrain, et dans son intérêt particulier, qu'ainsi ces travaux ne présentent, ni à raison des conditions dans lesquelles ils ont été exécutés, ni à raison de leur destination, le caractère de travaux publics, et que, dès lors, il n'appartient qu'à l'autorité judiciaire d'en apprécier les conséquences;

Vu les nouvelles observations par lesquelles le ministre des travaux publics déclare persister dans ses conclusions, par le motif que l'arrêté du 15 juin 1877 n'a été transmis à l'administration centrale que le 11 août 1877, et qu'ainsi le recours a été formé dans les trois mois fixés par le décret du 22 juillet 1806;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Sur la fin de non-recevoir tirée par la commune de Monistrol de ce que le recours du ministre des travaux publics n'aurait été formé qu'après l'expiration du délai de trois mois fixé par le décret du 22 juillet 1806 :

Considérant que la commune de Monistrol soutient que le délai du recours a commencé à courir contre l'État le 5 juillet 1877, date à laquelle l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Haute-Loire a été adressé par le préfet à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées ;

Considérant qu'il n'est pas contesté que ledit arrêté n'est parvenu au ministre des travaux publics que le 11 août 1877 ; que le recours du ministre a été enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 10 octobre suivant, avant l'expiration du délai de trois mois fixé par l'article 11 du décret du 22 juillet 1806 ; que, dès lors, ledit recours est recevable ;

Au fond :

Considérant que le conseil de préfecture a reconnu que le volume d'eau déversé par la route nationale n° 88 dans la propriété du sieur Monnier avait été considérablement augmenté par des travaux que l'État avait exécutés sur ladite route ou laissé exécuter sur le chemin rural du Coutelier, mais qu'il a déclaré qu'il n'appartenait qu'à l'autorité judiciaire d'apprécier dans quelle mesure la commune de Monistrol devait participer au payement de l'indemnité due au sieur Monnier à raison du volume d'eau déversé sur la route nationale par l'effet du raccordement du chemin du Coutelier avec ladite route ;

Considérant que les conséquences des travaux exécutés pour raccorder le chemin du Coutelier avec la route nationale rentrent dans les difficultés dont il appartient aux conseils de préfecture de connaître, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture de la Haute-Loire s'est déclaré incompétent pour statuer sur la responsabilité de la commune de Monistrol ;

L'État et la commune de Monistrol sont renvoyés devant le conseil de préfecture de la Haute-Loire pour faire décider si, à raison des conséquences du raccordement du chemin du Coutelier avec la route nationale n° 88, la commune de Monistrol doit être déclarée en tout ou en partie responsable du dommage éprouvé par le sieur Monnier.

Art. 2. — Les arrêtés ci-dessus visés du conseil de préfecture de la Haute-Loire, du 23 décembre 1873 et du 15 juin 1877, sont réformés en ce qu'ils ont de contraire à la disposition qui précède.

(N° 384)

[2 mai 1879.]

Travaux publics. — Communes. — Hôtel de ville de Poitiers. — Malfaçons. — Responsabilité de l'entrepreneur. — Retards. — Frais d'expertise. — (Sieur Grelault contre ville de Poitiers.) — *Prétendue mauvaise qualité des plâtres : grief non établi : plâtres conformes au devis : solidité suffisante. — Malfaçons et moins-value des corniches : emploi de plâtre mélangé de pierres : démolition et réfection des ouvrages, conformément aux ordres de service donnés par l'architecte. — Lambourdes devant être scellées à bain de plâtre pur et maintenues par des solives, d'après un ordre de service, que l'entrepreneur devait exécuter, sauf à demander un supplément de prix : simple mur hourdé en plâtre au dessous de ces lambourdes : démolition et réfection obligatoires : condamnation de l'entrepreneur au payement de la dépense évaluée, si mieux il n'aime refaire lui-même le travail. — Retard dans l'exécution, imputable tant à la ville qu'à l'entrepreneur. — Pas d'indemnité due. — Frais d'expertise : fixation par le conseil de préfecture, non exagérée. — Répartition de ces frais.*

Vu la requête présentée pour le sieur Grelault tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 21 mai 1875, par lequel le conseil de préfecture de la Vienne l'a condamné à payer à la ville de Poitiers diverses indemnités s'élevant à la somme de 5.640 francs et les frais d'expertise à raison de malfaçons existant dans les travaux de plâtrerie de l'Hôtel de Ville dont il était adjudicataire ; ce faisant, en ce qui touche l'indemnité de 2.600 francs mise à la charge de l'entrepreneur à raison de la mauvaise qualité des plâtres : attendu que des résultats mêmes de la tierce expertise il ressort que les plâtres employés ont été de bonne qualité ; qu'en effet si l'on retranche des échantillons analysés celui qui était emprunté au brisis des combles et qui, appartenant à des travaux de grosse plâtrerie, ne pouvait avoir le même degré de pureté, l'ensemble des autres échantillons contenait une quantité de sulfate de chaux supérieure à la moyenne normale de 86 p. 100 ; en ce qui touche la somme de 240 francs pour moins-value des corniches des salles du musée ; attendu que lesdits travaux ont été exécutés conformément aux prescriptions du cahier des charges

et aux règles de l'art; en ce qui touche la somme de 800 francs pour moins-value dans le scellement des lambourdes; attendu que lesdits travaux de scellement ont été faits suivant les usages du pays et ceux de Paris; qu'ils ne contiennent aucune malfaçon; en ce qui touche la somme de 2.000 francs pour préjudice causé à la ville par le retard des travaux de plâtrerie; attendu qu'aucun préjudice n'a été éprouvé par la ville qui avait déjà installé ses services municipaux avant l'arrêt des travaux de plâterie; en ce qui touche les frais d'expertise: attendu que le chiffre desdits frais, qui s'élève à 2.015 francs, est exagéré, déchargé le requérant des condamnations contre lui prononcées; réserver au requérant son droit à une indemnité à raison du préjudice que lui a causé l'arrêt prescrit par l'architecte de ses travaux de plâtrerie; condamner la ville de Poitiers en tous les dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Poitiers tendant au rejet du recours avec dépens, attendu que les plâtres employés par l'entrepreneur ont été de mauvaise qualité; que les travaux des corniches des salles du musée de peinture et le scellement des lambourdes ont été exécutés contrairement aux dispositions du cahier des charges et aux ordres de service transmis au requérant; que la ville a été justement indemnisée du préjudice que lui a causé l'arrêt qui a dû être prescrit dans les travaux de plâtrerie; qu'enfin les frais d'expertise ont été équitablement réglés par le conseil de préfecture;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche la double indemnité de 2.600 francs pour moins-value des plâtres employés par le sieur Grelault et de 240 fr. pour malfaçons dans les corniches des salles du musée de peinture:

Considérant que les expériences auxquelles il a été procédé et les analyses chimiques qui ont été faites de divers échantillons de plâtre empruntés aux travaux de plâtrerie exécutés par le sieur Grelault ne suffisent pas à établir que les plâtres employés par cet entrepreneur ne fussent pas de bonne qualité et conformes aux prescriptions du devis; qu'au contraire, il résulte de l'instruction et notamment du procès-verbal de tierce expertise, que les ouvrages exécutés avec les matériaux dont la ville de Poitiers conteste la bonne qualité sont tous d'une solidité parfaite et ne présentent aucune malfaçon ou dégradation; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné le requérant à payer à la ville défenderesse une indemnité de 2.600 frans pour moins-value des plâtres dont il avait fait emploi dans ses travaux;

Mais considérant qu'aux termes d'un ordre de service adressé à l'entrepreneur à la date du 31 décembre 1873 par l'architecte chargé de la surveillance des travaux, les paillasses des corniches avec carcasses en fer devaient être hourdées en plâtre pur sur 6 à 8 centimètres d'épaisseur; que, néanmoins, il est établi par l'instruction et que le sieur Grelault reconnaît qu'il a été fait usage pour l'exécution de cet ouvrage de plâtres mélangés de fragments de pierre ; que, dans ces conditions, la ville était en droit de demander que ledit ouvrage fût démoli et refait à nouveau; conformément aux prescriptions de l'ordre de service précité; que si, par les mémoires qu'elle a présentés devant le Conseil d'État, elle se borne à demander le payement de l'indemnité de 240 francs allouée de ce chef par le conseil de préfecture, l'entrepreneur ne saurait demander à être déchargé de ladite indemnité par le motif que le travail dont s'agit aurait été exécuté dans des conditions de solidité irréprochable ;

En ce qui touche l'indemnité de 800 francs à raison de malfaçons dans le scellement des lambourdes :

Considérant que par un ordre de service du 31 décembre 1873, l'architecte a prescrit que les lambourdes seraient scellées à bain de plâtre pur et maintenues de chaque côté par des solins à 45 centimètres; que l'entrepreneur, aux termes de l'article 22, du cahier des charges de son entreprise, était tenu de se conformer à cet ordre de service, sauf à lui demander, lors du règlement de son décompte, un supplément de prix, s'il se croyait fondé à soutenir qu'il avait dû exécuter cette nature d'ouvrages dans les conditions plus coûteuses que celles qui étaient prévues par le devis primitif; que, néanmoins, il a été constaté par le tiers expert pour la partie des lambourdes qui n'avaient point encore été recouvertes par le parqueteur, que le sieur Grelault, au lieu de faire sous chaque lambourde un coulis de plâtre destiné à supporter la partie inférieure de l'ouvrage, s'est borné à établir au-dessous de chacune d'elles un petit mur hourdé en plâtre; qu'il suit de là que la ville de Poitiers était fondée à demander que ledit ouvrage, qui n'avait point été exécuté conformément à l'ordre de service précité, fût démoli et recommencé; qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a justement évalué à la somme de 800 francs la dépense du travail à faire, et condamné l'entrepreneur au payement de cette somme pour le cas où il ne préférerait exécuter lui-même le travail dont il s'agit ;

En ce qui touche la somme de 2.000 francs pour préjudice causé à la ville par les retards apportés dans les travaux :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les retards dont s'agit proviennent tant du fait de la ville que de celui de l'entrepreneur ; que, dans ces conditions, c'est à tort que le conseil de préfecture a mis, de ce chef, à la charge du requérant une indemnité de 2.000 francs.

En ce qui touche la liquidation des frais d'expertise :

Considérant qu'il n'est pas établi que le conseil de préfecture ait réglé les frais d'expertise à un chiffre exagéré. (Arrêté réformé en tant qu'il a condamné le sieur Grelault à payer à la ville de Poitiers : 1° une somme de 2.600 francs pour moins-value des plâtres ; 2° une somme de 2.000 francs pour retards apportés dans les travaux. Les frais d'expertise et les dépens devant le Conseil d'État seront supportés pour un quart par le sieur Grelault et pour les trois quarts par la ville de Poitiers. Surplus des conclusions du sieur Grelault, rejeté.)

(N° 385)

[2 mai 1879.]

Voirie (grande). — Contravention. — Canal. — Chemin de halage. — Circulation en voiture. — Compétence. — Prescription. — (Ministre des travaux publics contre sieur Cuitot-Cheminon.) — *Le fait d'avoir circulé en voiture sur le chemin de halage d'un canal de navigation contrairement à un arrêté préfectoral pris pour l'exécution de l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, dans l'intérêt de la navigation et de la conservation des ouvrages, constitue une contravention de grande voirie dont il appartient au conseil de préfecture de connaître. — Condamnation du prévenu à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal* (*). — *La prescription établie par l'article 640, Code instruction criminelle, est-elle acquise au contrevenant, lorsque le conseil de préfecture ayant statué dans l'année, soit en renvoyant celui-ci des fins de la poursuite, soit en se déclarant imcompétent, le Conseil d'Etat n'a pu lui-même statuer dans l'année qui a suivi le procès-verbal? — Question examinée par le commissaire du gouvernement, quoique non soulevée dans l'affaire* (**).

(*) Voir Table générale (des *Arrêts du Conseil d'Etat*), 1859-1874, t. II, p. 699 et 713.

(**) M. le commissaire du gouvernement a rappelé que la jurisprudence du

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 28 novembre 1876, par lequel le conseil de préfecture de la Marne s'est déclaré incompétent pour statuer sur un procès-verbal de contravention dressé, le 10 janvier 1876, contre le sieur Cuitot-Cheminon pour avoir circulé en voiture sur le chemin de halage du canal latéral à la Marne; ce faisant, attendu que le fait reproché au sieur Cuitot-Cheminon constitue, indépendamment de toute dégradation, une contravention à l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, punie en vertu de l'article 11 dudit arrêt et de la loi du 23 mars 1842, d'une amende de 16 à 300 francs, et dont il appartenait au conseil de préfecture de connaître, condamner le sieur Cuitot-Cheminon à l'amende et aux frais du procès-verbal;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Vu l'article 29, § 2, de la loi des 19-22 juillet 1791;

Vu la loi du 29 floréal an X et celle du 23 mars 1842;

Vu le règlement de police du canal latéral à la Marne, rendu par le préfet de la Marne le 9 août 1859;

Sur la compétence :

Considérant que les dispositions des articles 1er et 6 du titre 6 de l'arrêté du préfet de la Marne, ci-dessus visé, interdisant le passage des chevaux et voitures sur les digues, levées et francs-bords

---

Conseil d'État admettait la prescription, toutes les fois que le conseil de préfecture n'avait pas statué dans l'année. — 11 mai 1872, Dudouet, *Ann.* 1873, p. 813; — 8 mai 1874, Boucher, *Ann.* 1876, p. 16, et les arrêts cités en note. Mais en ce qui touche la question ci-dessus posée, il a pensé qu'elle devait être résolue négativement, et que deux arrêts rendus en sens contraire (29 décembre 1870, Guegon, *Ann.* 1872, p. 835, et 27 avril 1877, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1878, p. 849, constituaient une anomalie en opposition avec ces deux principes de droit public admis par la Cour de cassation (27 mai 1843 et 29 août 1846), en vertu desquels : — 1° la prescription ne court pas contre qui ne peut agir; — 2° le Conseil d'État, dans l'ordre administratif, de même que la Cour de cassation dans l'ordre judiciaire, a pour mission de maintenir l'unité dans l'interprétation et l'application des lois.

« Le prévenu ne peut profiter d'une suspension qui n'est pas volontaire et qui ne tient ni à l'insuffisance des charges, ni au résultat des investigations. Les choses sont présumées demeurer en état jusqu'à ce que l'action, dégagée du lien qui la retenait, ait repris sa liberté. » — Ainsi s'exprime avec beaucoup de raison M. Faustin Hélie, en parlant des causes d'interruption qui résultent d'un empêchement légal à l'exercice de l'action, telles que la nécessité de faire juger d'abord une question préjudicielle, etc., et la même observation s'appliquerait à un jugement d'incompétence ou de relaxe, intervenant trop tard pour que la juridiction souveraine puisse à son tour statuer dans l'année à partir de la contravention constatée. — Voir *Traité de l'instruction criminelle*, 1re édition, t. III, p. 718 et 732.

du canal latéral à la Marne, ont été prises pour l'exécution de l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777; qu'elles ont pour but d'assurer la liberté de la navigation et d'empêcher la dégradation des ouvrages; que, dès lors, les infractions commises à ces dispositions constituent des contraventions de grande voirie et que c'est à tort que le conseil de préfecture de la Marne s'est déclaré incompétent pour en connaître;

Considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du procès-verbal du 10 janvier 1876, ci-dessus visé, que le sieur Cuitot-Cheminon a fait passer une voiture sur le chemin de halage du port de Pogny; que ce fait constitue une contravention à l'arrêté précité du préfet de la Marne et à l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Considérant qu'aux termes dudit article et de la loi du 23 mars 1842, cette contravention est passible d'une amende de 16 à 300 francs, et qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'affaire, de prononcer le minimum de l'amende. (Arrêté annulé. Le sieur Cuitot-Cheminon est condamné à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.)

(N° 386)

[2 mai 1879.]

Voirie (grande). — Canal dérivé d'une rivière. — Digues. — Servitude de halage. — Domaine public. — (Sieur Digeon.) *— Le préfet de la Somme a pu, sans excès de pouvoirs, comprendre dans le domaine public les digues d'un canal dérivé de la Somme, malgré la prétention d'un riverain soutenant qu'il était propriétaire de ces digues comme les ayant achetées de la compagnie du chemin de fer qui a exécuté le canal de dérivation, et qu'elles sont seulement soumises à la servitude de contre-halage. — Les textes qui établissent la servitude de halage et contre-halage ne s'appliquent qu'aux fleuves et rivières navigables et non aux terrains riverains d'une dérivation artificielle, dont les digues construites pour ce service sont une dépendance nécessaire. — Réserve des droits du riverain*

à faire valoir devant l'autorité judiciaire contre la compagnie qui lui a vendu le terrain (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Digeon, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, une décision du ministre des travaux publics, du 19 mai 1877, qui a maintenu un arrêté du préfet de la Somme, du 20 novembre 1854, délimitant le domaine public sur les bords du canal de la Somme (dérivation de Breilly) ; ce faisant, attendu que le requérant a acheté,

---

(*) Les précédents de cette affaire remontent déjà fort loin. La prétention de M. Digeon avait déjà été écartée par un arrêté du 20 novembre 1854 fixant la limite du domaine public conformément à un plan approuvé en 1845 et par une décision du ministre des travaux publics (12 juillet 1862), aux termes de laquelle il y avait lieu : — 1° de considérer le chemin de halage dans toute son étendue comme partie du domaine public ; — 2° de maintenir l'arrêté de 1854 qui attribue ce chemin à la compagnie d'Amiens à Boulogne ; — 3° d'inviter celle-ci à reconnaître qu'elle est régulièrement dessaisie de ce terrain sur lequel elle n'a plus aucun droit à exercer.

Un incident fit renaître le litige. Par un acte d'échange passé entre l'État et la compagnie du Nord substituée à celle d'Amiens à Boulogne, l'État remettait à la compagnie le lit délaissé de la Somme, et la compagnie remettait à l'État le lit de la dérivation, ainsi que le terrain occupé par la digue de halage. Aucune mention du chemin de contre-halage n'est faite ni sur le plan, ni dans le procès-verbal.

M. Digeon demanda alors au conseil de préfecture et obtint de lui qu'il interprétât cet acte d'échange en ce sens que la zone de terrain, objet du litige, était restée en dehors des terrains cédés à l'État et que la compagnie en était toujours propriétaire. Armé de cette décision et appuyé de l'avis du directeur des domaines, il s'adressa au préfet, qui, contrairement à l'avis des ingénieurs, rendit un arrêté ainsi conçu :

« Est et demeure distincte du domaine public la zone de terrains formant le marche-pied de la dérivation de la Somme. — Cette zone demeurera grevée d'une servitude de contre-halage. L'arrêté du 20 novembre 1854 est rapporté. »

Le nouvel arrêté du préfet soumis à l'administration supérieure a fait l'objet d'un avis du conseil général des ponts et chaussées (1re section) qui a été approuvé par décision du 19 mai 1877. Le Conseil y établissait que le projet du chemin de fer n'avait été accepté que sous la réserve de l'établissement d'une digue de contre-halage, qu'il n'a pu exister aucun doute au sujet de l'affectation de cette digue, laquelle a été classée à bon droit dans le domaine public et ne doit pas cesser d'en faire partie ; que ni la vente illégale invoquée par M. Digeon, ni l'omission de la digue de contre-halage dans l'échange de 1857 ne pouvaient être invoquées pour faire sortir cette digue du domaine public ; qu'il y avait donc lieu de repousser les prétentions de M. Digeon en maintenant l'arrêté de 1854 et la décision ministérielle de 1862.

Sur le recours de M. Digeon, MM. les ingénieurs exposent qu'il ne s'agit pas ici d'une rivière canalisée ou non canalisée, c'est-à-dire d'un cours d'eau naturel amélioré ou non, mais d'une dérivation, c'est-à-dire d'un canal creusé de main d'homme, ce qui est bien différent. Le long d'un canal, il n'existe pas de

en 1849, de la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, un terrain riverain d'une dérivation de la Somme, dérivation qui avait été exécutée par la compagnie; que l'acte de vente lui attribuait la propriété de la digue longeant la rivière, sauf au sieur Digeon à supporter, sur le terrain acheté, la servitude de contre-halage qui existe sur toutes les rivières navigables; que l'administration, prétendant à tort que la dérivation de la Somme était un canal, sur les bords duquel n'existait pas la servitude de halage, a fait procéder à une délimitation, et que l'arrêté du préfet, du 20 novembre 1854, comprend dans le domaine public, pour

servitude de halage : il faut donc créer comme accessoires indispensables du canal des chemins de halage et de contre-halage qui font partie du domaine public au même titre que le canal lui-même. Ils ajoutent qu'aucune question de propriété n'est à trancher entre le sieur Digeon et l'État : il n'y a à faire qu'une délimitation du domaine public rentrant dans les attributions de l'autorité administrative.

Au contraire, M. le ministre des finances admettait que la question engagée était une question de propriété, celle de savoir si la compagnie était propriétaire de la parcelle qu'elle a vendue, ou si, cette parcelle ayant appartenu dès le principe à l'État, la vente en doit être considérée comme nulle. L'administration des domaines devant être appelée à défendre à l'action, M. le ministre ajoutait, au point de vue des moyens de défense à concerter entre les deux départements — des finances et des travaux publics : — qu'un arrêté de délimitation, tel que celui de 1854, ne peut incorporer au domaine public une propriété riveraine qu'à charge d'indemnité; — que l'échange de 1857 ne saurait servir de base aux prétentions de l'État, cet acte, ayant été interprété en sens inverse, porte une décision qui s'impose aux deux parties en cause; — que l'État ne saurait donc se prévaloir de l'obligation contractée par la compagnie de livrer en propriété à l'État un chemin de contre-halage sans prouver en même temps que cette clause a été exécutée. Car le défaut d'exécution n'ouvrirait à son profit qu'une action en dommages-intérêts (C. civ., art. 1142.) — Il faudrait, pour défendre à l'instance, ou établir que la compagnie avait exécuté en fait son obligation dans le sens le plus large en livrant à l'État en toute propriété la zone litigieuse transformée en digue de contre-halage, et ce dans des conditions matérielles qui ne permettaient pas d'en contester l'incorporation au domaine, de telle façon que la vente de 1849 doit être considérée comme portant sur une chose hors du commerce; — ou soutenir que le sol du chemin du contre-halage ayant été acquis par voie d'expropriation, la compagnie, simple mandataire de l'État, n'a pu l'acquérir pour son propre compte, mais seulement pour le compte du domaine, qui se serait ainsi trouvé investi, par le seul fait du jugement d'expropriation, de la propriété du terrain litigieux... (Extrait de l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 6 juillet 1878, conforme à l'arrêt.) Le pourvoi signalait comme pouvant venir à l'appui de son système l'arrêt du 11 janvier 1873, Paris-Labrosse, Tribunal des conflits, *Ann.* 1874, p. 34.

Sur la servitude de halage, en ce qui touche les canaux faits de main d'homme, voir la note sous l'arrêt du 6 juin 1856, Haute et basse Deule, *Ann.* 1857, p. 11.

servir de franc-bord au canal, une partie du terrain acheté par le sieur Digeon; que cet arrêté est entaché d'excès de pouvoirs, comme tranchant une question de propriété, et ayant pour effet de déposséder le requérant d'un terrain dont il n'a pas été régulièrement exproprié; annuler la décision attaquée; subsidiairement, dire que l'arrêté du préfet, du 20 novembre 1854, et la décision du ministre des travaux publics, du 19 mai 1877, ne font pas obstacle à ce que la question de propriété revendiquée par le sieur Digeon soit portée devant les tribunaux compétents, condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, ensemble l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 6 juillet 1878, tendant au rejet de la requête par les motifs que la dérivation de Breilly étant un canal creusé de main d'homme, sur les bords duquel n'existe pas de servitude de halage, il était nécessaire, pour les besoins de la navigation, de comprendre la digue dans le domaine public; que le préfet était compétent pour reconnaître les limites du domaine public, et que son arrêté n'est pas entaché d'excès de pouvoirs; que la vente faite par la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne au sieur Digeon ne saurait être opposée à l'État, qui n'y était pas partie;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Digeon, par lequel il déclare persister dans ses précédentes conclusions, et conclut, en outre, à ce qu'il lui soit donné acte, en tant que de besoin, de ce qu'il reconnaît l'existence de la servitude de contre-halage au profit de l'administration sur la parcelle que lui a vendue la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne;

Vu l'ordonnance du mois d'août 1669, l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 et le décret du 22 janvier 1808;

Vu la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790 et la loi des 22 novembre-1er décembre 1790;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et la loi du 24 mai 1872, article 9;

Considérant que le sieur Digeon est propriétaire de terrains riverains d'une dérivation artificielle de la Somme exécutée par la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne en 1845; que le projet des travaux à exécuter par la compagnie comprenait une digue de halage et une digue de contre-halage sur chacun des côtés du canal, pour les besoins de la navigation; que les dispositions de l'ordonnance du mois d'août 1669 et du décret du 22 janvier 1808, qui établissent des servitudes de halage et de contre-halage sur les propriétés riveraines, ne s'appliquent qu'aux fleuves

et rivières navigables et ne peuvent être appliquées aux terrains riverains de la dérivation artificielle de Breilly, les digues construites pour le service du halage et du contre-halage formant une dépendance nécessaire du canal; que le préfet, en déclarant que lesdites digues faisaient partie du domaine public par son arrêté du 20 novembre 1854, a exactement déterminé les limites de ce domaine; que, dès lors, le sieur Digeon n'est pas fondé à demander l'annulation, pour excès de pouvoirs, de l'arrêté du préfet, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872, sauf à lui, s'il s'y croit fondé, à faire valoir, devant l'autorité judiciaire, les droits qu'il prétendait tenir de l'acte de vente intervenu en 1849 entre lui et la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne. (Rejet.)

(N° 387)

[9 mai 1879.]

Pensions civiles. — Veuve d'un éclusier mort noyé par suite d'un acte de dévouement accompli dans un intérêt public, en vue de prévenir une inondation. — Droit exceptionnel à pension en vertu des articles 11 et 14, loi du 9 juin 1853 (les deux tiers de la pension qu'aurait obtenue le mari). — (Dame veuve Legros (*).)

(*) « MM. les ingénieurs avaient d'abord proposé d'accorder à la pétitionnaire le bénéfice des dispositions exceptionnelles de l'article 14, § 1er; mais leur proposition était basée sur ce fait que le sieur Legros avait péri dans un naufrage. Il ne m'avait pas paru possible de partager cette manière de voir. Le sieur Legros était monté sur la passerelle de son barrage et abattait les fermettes du déversoir, lorsqu'il est tombé à l'eau. Il n'y avait pas eu naufrage, mais accident. Aussi avais-je considéré la mort de cet éclusier comme la suite d'un accident, et proposé en conséquence de liquider la pension sur les bases fixées par le § 2 de l'article 14.

« Dans un rapport postérieur, qui m'est malheureusement parvenu trop tard pour qu'il me fût possible de modifier la liquidation préparée, les ingénieurs ont reconnu que la question du naufrage devait être écartée, ils ont en même temps fourni des renseignements qui me paraissent établir nettement le caractère de dévouement dans un intérêt public que présente l'acte accompli par le sieur Legros...

« Il y avait une opération dangereuse à effectuer. Des étrangers avaient été requis par le conducteur sous les ordres duquel était Legros : le devoir strict permettait à celui-ci de les attendre, sauf à ce que le mal fût irréparable lors de leur arrivée. En présence de l'imminence des dangers que présentait la crue pour le pays environnant, le sieur Legros n'a pas hésité, il a tenté d'ac-

Vu la requête présentée pour la dame veuve Legros, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un décret du 30 août 1878 qui a liquidé la pension de retraite de la requérante ; ce faisant, attendu que le sieur Legros, éclusier de la rivière d'Yonne au barrage de Bozoy-en-Brie, est décédé, le 21 mars 1877, victime de son dévouement ; qu'en effet, et sans attendre les aides qui lui étaient promis, et dont le concours était indispensable, il a entrepris seul d'enlever les fermettes du déversoir du barrage de Bozoy-en-Brie, afin de prévenir les désastres qui allaient se produire inévitablement, s'il avait tardé un instant de plus ; qu'il ne s'est pas borné à accomplir strictement le devoir que lui imposaient ses fonctions, mais qu'il s'est sciemment sacrifié à l'intérêt public, décider que la pension de la requérante doit être liquidée aux deux tiers de celle qu'aurait eue son mari, par application des dispositions combinées du § 1er de l'article 11 et du § 1er de l'article 14 de la loi du 9 juin 1853 ;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics, tendant à l'admission du pourvoi ;

Vu la loi du 9 juin 1853, notamment l'article 11 et l'article 14, § 1er ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Legros ne s'est pas borné à remplir les obligations que lui imposait son service d'éclusier, mais qu'au lieu d'attendre l'arrivée des hommes dont le concours était indispensable pour manœuvrer le barrage, il n'a pas hésité, en présence d'une inondation imminente, et pour en conjurer les effets, à tenter seul cette opération, et que c'est pendant qu'il accomplissait cet acte de dévouement dans un intérêt public qu'il a été entraîné par les eaux et qu'il a perdu la vie ; que, dans ces circonstances, sa veuve est fondée à invoquer le bénéfice des dispositions du § 1er de l'article 14 de la loi du 9 juin 1853, et à demander que sa pension soit fixée aux deux tiers de celle qu'aurait obtenue son mari ;

---

complir seul la manœuvre nécessaire. C'est bien là l'acte de dévouement que la loi place en dehors et au delà des obligations de la fonction.

« Je suis, en conséquence, d'avis qu'il y a lieu de faire application à la dame Legros du § 1er de l'article 14. Dans ces conditions, la pension doit être des deux tiers de celle que le mari aurait pu obtenir par application de l'article 12. Aux termes de cet article, la pension eût été de la moitié du dernier traitement, soit de 375 francs, dont les deux tiers reversibles à la veuve s'élèvent à 250 francs. » Avis du ministre des travaux publics du 22 janvier 1879, sur le pourvoi. — Voir 6 décembre 1872, Bondaz, p. 688. — Rappr. 28 février 1879, Aycard, p. 200 (dans le *Recueil des Arrêts du Conseil d'État.*)

Art. 1er. — Le décret du 30 août 1878 est annulé.

Art. 2. — La veuve Legros est renvoyée devant le ministre des travaux publics pour y être procédé à une nouvelle liquidation de sa pension, par application des dispositions combinées du § 1er de l'article 14 et du § 1er de l'article 11 de la loi du 9 juin 1853.

(N° 388)

[9 mai 1879.]

Travaux publics. — Entrepreneur. — Ordre de service lui enjoignant de suspendre les travaux. — Ajournement n'ayant pas duré plus d'un an. — Ralentissement des travaux : aucun délai fixé pour leur achèvement. — Non-lieu à résiliation, ni à indemnité. — Article 34, *conditions générales de* 1866. — (Sieur Catani.) — *Procédure. — Conseil de préfecture. — Deux requêtes déposées concernant la même entreprise, mais ayant des objets distincts. — Arrêté statuant séparément sur l'une d'elles, la seule dont l'instruction fût complète : régularité : jonction non obligatoire.*

Vu la requête présentée pour le sieur Catani tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté, du 5 mars 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Corse a repoussé la demande du sieur Catani en résiliation de son entreprise; ce faisant, attendu que le requérant s'était mis à l'œuvre et que son chantier était en pleine activité, lorsqu'il reçut, le 20 octobre 1875, notification d'un ordre de service lui enjoignant de suspendre ses travaux; qu'à la suite de cet ordre, il adressa deux requêtes au conseil de préfecture, l'une demandant la résiliation de son marché et des dommages-intérêts, l'autre relative au montant de ses travaux et approvisionnements; qu'il réclame la jonction de ses deux requêtes, vu leur connexité, mais que l'arrêté attaqué ne les a pas jointes; qu'il a statué seulement sur la première; qu'il a ainsi omis de se prononcer sur une partie des conclusions dont le conseil de préfecture était saisi, et que, dès lors, il est nul en la forme; et attendu, au fond, que l'ajournement des travaux, prescrit par l'ordre de service du 20 octobre 1875, constituait une véritable cessation de l'entreprise; qu'en effet, cet ajournement était indéfini et avait pour cause la résolution prise par le service vicinal de substituer une passerelle en bois au pont en maçonnerie projeté à Tesa; que, par suite, l'entrepreneur avait droit à la résiliation de son

marché, aux termes de l'article 34 du cahier des clauses et conditions générales applicable à son entreprise; qu'en admettant que le susdit ordre de service constituât une simple suspension temporaire des travaux, comme cette suspension a duré plus d'une année, et que l'ordre de reprendre les travaux n'a été notifié à l'entrepreneur que le 20 octobre 1876, celui-ci est encore fondé, en vertu de l'article 34 ci-dessus mentionné, à réclamer la résiliation, sans préjudice d'une indemnité, prononcer ladite résiliation, allouer au requérant 6.000 francs de dommages-intérêts, fixer à 1.030f,87 la valeur des travaux et approvisionnements qui ne lui ont pas jusqu'ici été soldés, le tout avec intérêts et intérêts des intérêts; déclarer nul et non avenu l'arrêté du 19 avril 1877 par lequel le préfet a mis en régie l'entreprise du requérant, et condamner la commune de Moltifas aux dépens;

Vu les observations du ministre de l'intérieur du 11 juin 1878;

Vu le mémoire en réplique présenté par le sieur Catani dans lequel le requérant, tout en maintenant ses précédentes conclusions, demande subsidiairement, attendu que le ralentissement prolongé de ses travaux, qui a été causé par l'ordre de service du 20 octobre 1875, lui a causé un grave préjudice, à être renvoyé devant le conseil de préfecture pour la fixation de l'indemnité qui lui est due à raison de ce ralentissement, et réclame de nouveau les intérêts des intérêts échus;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 21 mai 1836;

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture aurait à tort refusé de joindre les deux requêtes dont il avait été saisi par le sieur Catani, et aurait par suite omis, dans l'arrêté attaqué, de statuer sur une partie des conclusions de cet entrepreneur :

Considérant que les deux requêtes, qui ont été déposées le 4 mars 1876 par le sieur Catani, avaient chacune un objet distinct; que le conseil de préfecture n'était pas tenu de les joindre, et qu'il a pu statuer séparément sur la première de ces requêtes, la seule dont l'instruction fût complète;

Au fond :

Considérant que, pour soutenir qu'il a droit à la résiliation de son entreprise et à des dommages-intérêts, le requérant se fonde sur ce qu'il aurait reçu l'ordre, le 20 octobre 1875, d'abandonner ses travaux d'une façon définitive, et sur ce que leur suspension aurait en tout cas duré plus d'une année;

Considérant, en effet, qu'aux termes de l'article 34 du cahier des clauses et conditions générales applicable à l'entreprise du requérant, lorsque l'administration ordonne la cessation absolue

des travaux ou prescrit leur ajournement pour plus d'une année, l'entrepreneur a droit à la résiliation de son marché et à une indemnité, s'il y a lieu ; mais qu'il est établi par l'instruction que l'ordre de service qui a été notifié au sieur Catani, le 20 octobre 1875, se bornait à l'avertir que l'ajournement de son entreprise venait d'être prononcé et l'invitait, en conséquence, à suspendre ses travaux ; qu'à la date du 20 octobre 1876, il a reçu notification d'un nouvel ordre de service lui enjoignant de reprendre lesdits travaux ; qu'ainsi il y a eu un simple ajournement temporaire de l'entreprise, et que cet ajournement n'a pas duré plus d'une année ; et que, dès lors, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a repoussé la demande du sieur Catani en résiliation de son marché ;

Sur les conclusions subsidiaires du requérant tendant à obtenir une indemité, à raison du préjudice que lui a causé le ralentissement prolongé des travaux, à la suite de l'ordre de service du 20 octobre 1875 :

Considérant qu'aucune disposition du devis ne fixait le délai pour l'achèvement de l'entreprise, et que le ralentissement des travaux qui a été la conséquence de l'ordre de service, notifié au requérant le 20 octobre 1875, rentrait dans les prévisions du marché. (Rejet.)

(N° 389)

[9 mai 1879.]

Travaux publics. — Dommage. — (Compagnie générale des canaux contre commune d'Artignosc.) — *Compagnie concessionnaire d'un canal d'irrigation. Dommages causés à une commune. Responsabilité de la compagnie. — Suppression d'un certain nombre d'abreuvoirs. — Difficulté plus grande d'extraction du sable sur un banc de sable situé dans la rivière. — Suppression d'un gué et allongement de parcours. Inondation d'un terrain communal. — Appréciation des indemnités dues. — La compagnie générale des canaux et des travaux publics soutient que, n'étant pas propriétaire, mais simplement concessionnaire du canal du Verdon et n'ayant fait qu'exécuter les travaux sur des plans à elle imposés par l'administration, elle n'est pas responsable des dommages provenant de l'exécution de ces plans : qu'elle ne serait responsable que de leur mauvaise exécution. — Rejet de cette prétention : un décret ayant*

concédé à perpétuité à la ville d'Aix l'établissement et l'exploitation d'un canal dérivé du Verdon pour l'irrigation des terres, et la ville ayant concédé à ladite compagnie l'exploitation de ce canal pour 99 ans, à la condition d'exécuter les travaux à ses frais, risques et périls, la compagnie est concessionnaire d'un travail public, et, par suite, responsable de tous les dommages pouvant en résulter. — Une commune n'est pas fondée à demander une indemnité pour le dommage causé à ses habitants par un travail public qui aurait eu pour effet de les priver de la faculté d'abreuver leurs bestiaux à diverses plages naturelles situées sur une rivière et d'extraire du sable, alors qu'elle n'allègue pas avoir fait aucun travail en vue de s'approprier l'usage des eaux, ni posséder sur le banc de sable aucun droit privatif. — La suppression d'un gué qui était la suite de chemins publics (suppression qui a eu pour résultat un allongement de parcours), constitue un dommage dont la commune est fondée à demander la réparation (*).

Vu la requête présentée pour la compagnie générale des canaux et des travaux publics, concessionnaire du canal du Verdon, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 13 janvier 1877, par lequel le conseil de préfecture du Var a condamné ladite compagnie à payer à la commune d'Artignosc une somme de 5.100 francs pour réparation de prétendus dommages qui auraient été causés à ladite commune par les travaux du canal du Verdon; ce faisant, attendu, en premier lieu, que la compagnie n'est pas propriétaire du canal du Verdon, lequel a été concédé, par décret impérial du 20 mai 1863, à la ville d'Aix qui en a seulement cédé la construction et l'exploitation pendant 99 ans à la compagnie requérante ; que celle-ci ne pourrait donc être responsable des dommages causés par les travaux qu'au cas où on pourrait lui reprocher des vices de direction et d'exécution ; attendu au fond que les dommages dont se plaignait la commune d'Artignosc ne pouvaient donner lieu à indemnité ; qu'en effet, le conseil de préfecture a accordé une indemnité de 4.000 francs pour la disparition d'un certain nombre d'abreuvoirs sur le Verdon ; que le principal de ces abreuvoirs a été maintenu et qu'il est parfaitement suffisant eu égard à la population d'Artignosc, qui n'est que

(*) Cette solution paraît plus équitable que celle qui avait prévalu dans l'arrêt du 23 février 1870, Chemins d'Orléans, *Ann.* 1871, p. 482; voir les observations en note.

de 390 habitants, et que ceux-ci ne peuvent se plaindre que d'un allongement de parcours ; qu'il en est de même de la disparition d'un gué, dommage à raison duquel le conseil de préfecture a alloué une indemnité de 500 francs ; qu'un autre gué a été maintenu et que les habitants sont seulement obligés à un parcours plus long ; qu'aucune indemnité n'était due pour la difficulté, plus grande aujourd'hui qu'avant les travaux, d'extraire du sable dans un banc de sable situé au lieu dit la Barricade ; qu'il s'agit là en effet d'une jouissance précaire et éventuelle dont la privation, même complète, ne pourrait ouvrir un droit à indemnité ; que, sur la somme totale allouée à la commune, il y aurait tout au plus lieu de maintenir l'allocation de 500 francs, représentant la perte d'un terrain communal conquis par les eaux à la suite des travaux ; décharger la compagnie requérante de toutes les condamnations prononcées contre elle et condamner la commune d'Artignosc en tous les dépens de première instance et d'appel, y compris les frais d'expertise ; subsidiairement, donner acte à la requérante de ce qu'elle offre à la commune 500 francs à titre de réparation du dommage causé par la perte d'un terrain communal ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune d'Artignosc tendant au rejet du recours avec dépens, par le motif, en ce qui concerne la fin de non-recevoir générale invoquée par la compagnie contre toute demande d'indemnité ; que ladite compagnie est concessionnaire d'un travail public, et qu'ayant construit le canal à ses risques et périls, elle est responsable, vis-à-vis des tiers, de tous les dommages pouvant résulter des travaux ; en ce qui concerne la perte des abreuvoirs, que les experts ont constaté l'insuffisance du seul abreuvoir conservé ; que la suppression des abreuvoirs est la conséquence immédiate du canal et que le dommage qui en résulte consiste dans une privation de jouissance facilement appréciable ; en ce qui concerne la suppression d'un gué, que l'allongement de parcours, conséquence de cette suppression, est d'une nature telle qu'il constitue un véritable dommage pour les habitants ; en ce qui concerne la diminution de jouissance d'un banc de sable, que le dommage causé est matériel, puisque le banc de sable ne peut plus être exploité aussi facilement qu'auparavant, et, d'autre part, que, comme riverains, les habitants avaient le droit d'exploiter ce banc de sable ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807 ;

Sur le moyen tiré de ce que la compagnie requérante, qui n'est pas propriétaire du canal du Verdon, n'a fait qu'exécuter les travaux sur des plans à elle imposés par l'administration et ne serait

pas responsable des dommages provenant de l'exécution du plan projeté, mais seulement de la mauvaise exécution qu'elle aurait donnée aux travaux :

Considérant que, par décret du 20 mai 1863, il a été fait concession à perpétuité à la ville d'Aix de l'établissement et de l'exploitation d'un canal dérivé du Verdon pour l'irrigation de son territoire et de celui des communes placées dans le périmètre arrosable ; que, par un traité régulièrement approuvé et portant la date du 14 octobre 1863, la ville d'Aix a concédé l'exploitation dudit canal pour 99 ans à la compagnie requérante sous la condition que ladite compagnie exécuterait les travaux à ses frais, risques et périls ; qu'ainsi ladite compagnie était concessionnaire d'un travail public et, en cette qualité, responsable de tous les dommages qu'a pu occasionner l'exécution des travaux ;

Au fond :

En ce qui touche l'indemnité relative à la suppression d'un certain nombre d'abreuvoirs et à la difficulté plus grande d'extraction du sable sur un banc de sable situé dans le Verdon :

Considérant que la commune d'Artignosc, pour réclamer une indemnité sur ces deux chefs, se fondait sur ce que l'exécution des travaux du barrage aurait privé les habitants de la commune de la faculté d'abreuver leurs bestiaux à un certain nombre de plages naturelles situées sur le Verdon et d'extraire facilement du sable sur un banc de sable au lieu dit la Barricade ; mais qu'elle ne faisait valoir ni qu'elle aurait fait aux abreuvoirs, avec l'autorisation de l'administration, aucun travail en vue de s'approprier l'usage des eaux, ni qu'elle possédât sur le banc de sable aucun droit privatif auquel les travaux en question auraient porté atteinte et dont la suppression ou la diminution aurait constitué un dommage pouvant ouvrir à son profit un droit à indemnité ; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé à ladite commune une indemnité à raison des faits dont il s'agit ;

En ce qui touche l'indemnité relative à la suppression du gué de la Fontaine-de-Pierre :

Considérant que le gué de la Fontaine-de-Pierre formait le prolongement de chemins publics conduisant, d'une part, à Artignosc, et, d'autre part, à Saint-Laurent ; qu'ainsi sa suppression constitue pour la commune d'Artignosc un dommage dont il lui est dû réparation, et que la compagnie requérante ne justifie pas que l'indemnité allouée de ce chef par le conseil de préfecture soit exagérée ;

En ce qui touche l'indemnité relative à l'inondation de la partie

basse des Buissières, et au trouble dans sa jouissance d'un terrain communal :

Considérant qu'il est établi par l'instruction et non contesté par la compagnie requérante qu'à la suite des travaux du barrage de Quinson, une zone de terrain communal a été recouverte par les eaux; qu'il est résulté de ce fait, pour la commune d'Artignosc, un dommage dont il lui est dû réparation, et que la compagnie requérante déclare consentir à payer à la commune le montant de l'indemnité, tel qu'il a été fixé par le conseil de préfecture;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en mettant la moitié des frais d'expertise à la charge de chacune des parties;

Art. 1er. — L'indemnité allouée par le conseil de préfecture à la commune est réduite de 5.100 francs à 1.000 francs.

Art. 2. — La commune d'Artignosc est condamnée aux dépens; elle supportera également la moitié des frais d'expertise. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la compagnie générale rejeté.)

(N° 390)

[9 mai 1879.]

Travaux publics. — Dommage. — Rectification du talus d'une tranchée de chemin de fer pour élargir la voie. — Propriété limitrophe de la crête du talus : conditions d'exploitation modifiées. — Appréciation de l'indemnité due. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Imbert.)

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 15 mai 1878, par lequel le conseil de préfecture du Var l'a condamnée à payer au sieur Imbert, propriétaire à Draguignan, une indemnité de 200 francs pour dommages causés à sa propriété par les travaux du chemin de fer; ce faisant, attendu que la compagnie requérante n'a fait qu'user de son droit de propriétaire en rectifiant le talus de la tranchée, dite des Demoiselles, afin d'élargir la voie ferrée dans la traversée de cette tranchée, que les murs de soutènement de la propriété du sieur Imbert située au-dessus de ce talus n'ont pas été ébranlés par ces travaux, et que si la culture de cette propriété, plantée en

oliviers et en vignes, a été rendue plus difficile, ce qui n'est pas d'ailleurs établi, il n'y a pas dans ce fait un dommage pouvant ouvrir droit à indemnité; qu'aucune servitude ne grève la voie ferrée au profit des propriétés riveraines; que ce sont au contraire ces propriétés qui sont grevées de certaines servitudes, aux termes de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845; dire que le sieur Imbert sera tenu de restituer à la compagnie requérante la somme, avec les intérêts à partir du jour où il a touché ladite somme, et le condamner aux frais d'expertise et de tierce expertise et aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les travaux exécutés par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour l'élargissement de la voie ferrée, dans la tranchée dite des Demoiselles, à Draguignan, ont eu pour résultat de modifier les conditions d'exploitation de la propriété du sieur Imbert, qui est limitrophe de la crête supérieure du talus de la tranchée, et ont causé à ce propriétaire un dommage dont il lui est dû réparation; que le conseil de préfecture a fait une équitable évaluation de l'indemnité due au sieur Imbert, à raison de ce dommage, en la fixant à la somme de 200 francs. (Rejet.)

(N° 391)

[9 mai 1879.]

Travaux publics. — Dommage. — Chemin de fer d'intérêt local. — Ligne de Gisors à Pont-de-l'Arche. — Cave sous la voie ferrée. — Infiltrations. — Indemnité. — Responsabilité. — Département. — Compagnie concessionnaire. — Interprétation du cahier des charges. — (Département de l'Eure contre compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons et le sieur d'Houdemare (*).) — *Aux termes du cahier des charges régissant la concession dudit chemin de fer, le département, qui était tenu d'acheter, de payer et de remettre gratuitement à la compagnie concessionnaire tous les terrains nécessaires pour l'exécution des travaux, s'est borné à acheter la superficie d'un terrain par suite d'une convention passée entre lui et le propriétaire devant le jury d'expropriation, et il n'a*

(*) Suite de l'arrêt du 19 juin 1874 (sieur d'Houdemare, *Ann.* 1876, p. 451).

payé que cette superficie. — Le propriétaire, possesseur d'une cave sous le terrain exproprié, ayant à se plaindre d'infiltrations, doit-il s'adresser au département ou à la compagnie pour obtenir réparation du préjudice? — Le département est seul responsable de l'indemnité, dans ce cas, malgré la clause du cahier des charges qui impose d'une manière générale à la compagnie le payement de toutes indemnités pour occupations temporaires, détériorations, chômages et dommages quelconques résultant des travaux. — Procédure. — Dépens réservés. — Instance non terminée. — Lorsqu'un arrêt du Conseil d'Etat a réservé les dépens, l'une des parties ne saurait demander que ces dépens soient mis à la charge de l'autre, tant qu'il n'intervient pas une décision qui termine définitivement le litige.

Vu la requête présentée pour le département de l'Eure, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 9 février 1877, par lequel le conseil de préfecture de l'Eure a déclaré le département seul responsable du dommage causé à une cave appartenant au sieur d'Houdemare par l'établissement de la ligne d'intérêt local de Gisors à Pont-de-l'Arche, a mis en conséquence hors de cause la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, concessionnaire de la susdite ligne, et a prescrit une expertise contradictoire à l'effet d'apprécier le dommage allégué par le sieur d'Houdemare; ce faisant, attendu que l'arrêté attaqué s'est fondé à tort sur ce que le département n'aurait pas dans le principe décliné la responsabilité de ce dommage, et sur ce qu'un arrêté antérieur du conseil de préfecture, pris à la date du 10 janvier 1873, en aurait mis la réparation à sa charge; mais que cet arrêté a été rendu par défaut contre le département, et qu'il a été ensuite, sur le recours du sieur d'Houdemare, annulé dans son entier par une décision du Conseil d'État du 19 juin 1874; qu'ainsi il ne saurait être opposé au département de l'Eure; attendu, d'autre part, que l'arrêté attaqué a fait une fausse interprétation de l'article 21 du cahier des charges de la ligne de Gisors à Pont-de-l'Arche; qu'en effet, le second paragraphe de cet article met à la charge de la compagnie concessionnaire les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux du chemin de fer; que les infiltrations dont se plaint le sieur d'Houdemare et qui, selon lui, se produisent dans la cave dont il a conservé la propriété sous la voie du chemin de fer, constituent de simples dommages; et que, dès lors, la responsabilité en incombe à la

compagnie d'Orléans à Châlons, décider que ladite compagnie est seule tenue du payement de l'indemnité qui peut être due au sieur d'Houdemare, mettre hors de cause le département de l'Eure, et condamner aux dépens la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons et le sieur d'Houdemare;

Vu les observations du ministre des travaux publics du 27 mars 1878;

Vu le mémoire en réplique présenté par le département de l'Eure, dans lequel le département maintient ses précédentes conclusions, attendu, entre autres motifs, que l'article 21 du cahier des charges ne l'obligeait à acquérir et à livrer gratuitement à la compagnie concessionnaire que les terrains nécessaires à l'établissement de la voie, et que la compagnie a reçu sans formuler de réserves la parcelle sous laquelle le sieur d'Houdemare conservait la propriété d'une cave;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons, tendant au rejet du pourvoi avec dépens, attendu que le département de l'Eure conteste pour la première fois qu'il soit responsable du dommage éprouvé par le sieur d'Houdemare; que l'arrêté du conseil de préfecture du 10 janvier 1873 n'a pas été annulé en 1874 par le Conseil d'État dans celle de ses dispositions qui avait admis la responsabilité du département; que celui-ci s'était engagé, aux termes du premier paragraphe de l'article 21 du cahier des charges, à livrer gratuitement à la compagnie concessionnaire tous les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances; qu'il devait donc acquérir la pleine propriété de ces terrains; et que, dès lors, s'il a cru devoir, dans un but d'économie, n'exproprier que la superficie de la parcelle sous laquelle se trouve la cave du sieur d'Houdemare, il est tenu de réparer le dommage qui est la conséquence de cette expropriation incomplète;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur d'Houdemare, dans lequel l'exposant conclut par les mêmes motifs que la compagnie d'Orléans à Châlons au rejet du pourvoi, et à la condamnation du département de l'Eure aux dépens, y compris ceux qui ont été réservés par la décision du Conseil d'État du 19 juin 1874;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu la loi du 12 juillet 1865;

Considérant qu'aux termes de l'article 21 du cahier des charges qui régit la concession de la ligne d'intérêt local de Gisors à Pont-de-l'Arche, tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, et en général pour l'exécu-

tion des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le département de l'Eure et remis gratuitement à la compagnie à titre de subvention; et que ladite compagnie reste chargée du payement des indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains, pour chômage et pour tous dommages quelconques résultant des travaux;

Considérant qu'il résulte de ces dispositions que le département de l'Eure avait pris l'engagement envers la compagnie concessionnaire de la ligne de Gisors à Pont-de-l'Arche, de lui livrer la pleine propriété de tous les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le jugement d'expropriation a tout d'abord attribué au département la propriété pleine et entière de toutes les parcelles appartenant au sieur d'Houdemare, dont l'acquisition était nécessaire pour la construction de la ligne de Gisors à Pont-de-l'Arche; mais qu'il est intervenu devant le jury, entre le département de l'Eure et le sieur d'Houdemare, une convention en vertu de laquelle l'expropriation n'a porté que sur la superficie d'une parcelle sous laquelle le sieur d'Houdemare possédait une cave, et que le prix de dépossession dû à ce propriétaire a été fixé en conséquence; que le département n'établit et n'allègue même pas que la convention dont il vient d'être parlé ait été portée à la connaissance du concessionnaire du chemin de fer, au moment où a eu lieu la remise des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne d'intérêt local de Gisors à Pont-de-l'Arche; que, dans ces circonstances, le département, qui a acquis seulement la superficie de la parcelle sous laquelle le sieur d'Houdemare a conservé une cave, n'est pas fondé à prétendre que le préjudice causé à cette cave par l'infiltration des eaux rentre dans les dommages qui, en vertu du second paragraphe de l'article 21 du cahier des charges, doivent être supportés par la compagnie concessionnaire; et que, dès lors, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a mis hors de cause ladite compagnie, et a déclaré le département de l'Eure responsable de l'indemnité qui peut être due au sieur d'Houdemare;

En ce qui touche les dépens :

Considérant que la présente décision ne met pas fin au débat engagé entre le département de l'Eure et le sieur d'Houdemare; et que, dès lors, celui-ci n'est pas fondé à demander que les dépens qui ont été réservés par la décision ci-dessus visée du Conseil d'État du 19 juin 1874, pour être supportés par la partie qui suc-

combera en fin de cause, soient mis, dès à présent, à la charge du département;

Art. 1er. — La requête du département de l'Eure est rejetée.

Art. 2. — Le département de l'Eure est condamné aux dépens du présent pourvoi.

(N° 392)

[16 mai 1879.]

Travaux publics. — Ville de Vernon. — Décompte. — Dépens. — Recours incident. — Frais d'expertise. — (Sieur Hughes contre ville de Vernon.) — *Transport de sable provenant des fouilles sur les promenades de la ville : supplément de prix dû seulement pour les quantités qui auraient pu être employées sur place en remblais, mais non pour celles qui devaient être transportées au compte de l'entreprise pour être pilées aux décharges : évaluation des quantités : prix du transport par mètre cube. — Maçonnerie des voûtes : supplément de prix pour moellons formant parpaings substitués aux moellons équarris du devis. — Demande en supplément de prix pour entretien extraordinaire de pavage : réfection par travail d'ensemble au lieu du travail à plusieurs reprises : pas de dépense plus lourde : rejet. — Déblais dans les terrains non prévus au devis : substructions anciennes : gravier très compacte : couche de glaise : main-d'œuvre plus considérable : supplément de prix. — Déblais employés en remblais à une certaine distance de l'extraction au lieu de l'être immédiatement sur la voûte de l'égoût : obligation de reprendre les terres et de les transporter : ordre de service constaté : supplément de main-d'œuvre et de prix. — Transport des déblais aux décharges : extension de la longueur des tranchées : supplément dû. — Augmentation des frais d'éclairage, de clôture et d'étayement à raison de la longueur des tranchées : fournitures à la charge de l'entreprise et comprises dans les prix du devis : rémunération suffisante. — Dépens à la charge de l'entrepreneur, sauf ceux du recours incident laissés à la charge de la ville. — Répartition des frais d'expertise.*

Vu la requête présentée par le sieur Hughes tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 10 avril 1875, par lequel

le conseil de préfecture de l'Eure, statuant sur ses réclamations contre le décompte de son entreprise, a, tout en lui accordant divers suppléments de prix montant à 6.635f,58, rejeté le surplus desdites réclamations ; ce faisant, allouer audit requérant pour travaux nouveaux et imprévus, et divers suppléments de dépenses qui lui ont été imposées contrairement au devis, le montant de ses réclamations sur sept chefs distincts, s'élevant ensemble, outre les allocations précédemment accordées, à 36.146f,77 ; condamner la ville de Vernon à la totalité des frais d'expertise et aux dépens ;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour la ville de Vernon tendant à ce qu'il plaise, d'une part, rejeter le pourvoi du sieur Hughes, d'autre part, réformer l'arrêté du conseil de préfecture en tant qu'il a accordé à l'entrepreneur sur trois chefs de ses réclamations des indemnités montant à 2.322f,21, décharger la ville de Vernon de telle partie qu'il appartiendra des frais d'expertise mis à sa charge, condamner le sieur Hughes aux dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 18 juillet 1837 ;

Sur les conclusions du sieur Hughes, tendant à un supplément à l'allocation qui lui a été accordée à raison de transports de sable provenant des fouilles sur les promenades de la ville :

Considérant que l'entrepreneur n'a droit à un supplément de prix à raison de transports de sable provenant des fouilles sur les promenades de la ville, que pour les quantités de sable qui auraient pu être employées sur place en remblais, mais qu'il n'a droit à aucune allocation supplémentaire pour les quantités de sable qui auraient dû, dans tous les cas, être transportées à son compte pour être pilées aux décharges ; que, d'après des profils dressés par l'architecte pendant les travaux, et auxquels l'entrepreneur a déclaré adhérer au cours de l'instruction, le tiers expert a évalué à 394m,07, d'après les bases qui précèdent, le cube du sable dont le transport sur les promenades était de nature à donner lieu au supplément de prix indiqué, et que l'entrepreneur n'établit pas que cette évaluation soit insuffisante ; que, d'autre part, le prix du transport par mètre cube n'est pas contesté ; qu'il suit de là que le sieur Hughes n'est pas fondé à demander, à raison des transports dont il s'agit, un supplément à l'allocation qui lui a été accordée ;

Sur les conclusions du sieur Hughes, tendant à un supplément de prix pour la maçonnerie des voûtes :

Considérant qu'à raison de la substitution ordonnée dans la construction des voûtes de moellons formant parpaings aux moellons

simplement équarris prévus au devis pour un cube de maçonneries non contesté de 642$^{m^3}$,18, le conseil de préfecture a alloué au sieur Hughes, sur la proposition du tiers expert, un supplément de prix de 2 francs par mètre cube ; que le sieur Hughes n'établit pas que cette allocation soit insuffisante ;

Sur les conclusions du sieur Hughes, tendant à un supplément de prix pour entretien extraordinaire du pavage :

Considérant qu'il n'est pas contesté que le prix du mètre de pavage porté au devis comprend l'entretien en plusieurs reprises du pavage pendant l'exécution des travaux et jusqu'à leur réception ; que les travaux de l'entreprise n'ont été reçus qu'au mois d'octobre 1871 ; que, dès lors, jusqu'à cette date, les travaux d'entretien et de reprise du pavage demeuraient à la charge de l'entrepreneur ; que d'ailleurs si le sieur Hughes se plaint d'avoir été contraint en 1871 d'opérer la réfection du pavage par un travail d'ensemble à raison des circonstances dans lesquelles l'exécution avait eu lieu, il résulte de l'instruction que cette réfection totale ne constitue pas un travail plus onéreux que les réfections partielles en plusieurs reprises qu'il a été dispensé d'effectuer ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de la demande du sieur Hughes ;

Sur les conclusions du sieur Hughes, tendant à un supplément à l'allocation qui lui a été accordée par le conseil de préfecture pour déblais dans des terrains imprévus, et sur le recours incident de la ville tendant au rejet de ladite allocation :

Considérant que le devis se borne à prévoir une seule catégorie de déblais de terre pour lesquels un prix unique de 0f,60, y compris le jet sur berge, est fixé ; qu'il résulte de l'instruction qu'outre des substructions anciennes dont la démolition a exigé un travail supplémentaire pour lequel une indemnité a été allouée à l'entrepreneur par un règlement amiable, le sieur Hughes a rencontré dans les fouilles, d'une part, une couche de gravier très compacte et non prévu au devis ; d'autre part, une couche de glaise également imprévue, dont l'extraction et le jet sur berge ont exigé un supplément de main-d'œuvre considérable ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il y avait lieu d'allouer au sieur Hughes, à raison de la nature desdits déblais, un supplément de prix et que la ville n'est pas fondée à contester cette partie de la décision ;

Mais considérant que le conseil de préfecture a fixé, d'après les contestations faites par le tiers expert sur les lieux et par application des profils géologiques de l'architecte mentionnés plus haut

le cube des déblais de gravier donnant lieu à un supplément de prix de 2.021^{m3},29, et celui des déblais de glaise à 411^{m3},17, et qu'il a appliqué à ces quantités, d'après l'évaluation faite par le tiers expert, un supplément de prix de 0^{f},25 ; que le sieur Hughes n'établit pas que l'indemnité ainsi calculée soit insuffisante ;

Sur les conclusions du sieur Hughes, tendant à un supplément à l'allocation qui lui a été accordée par le conseil de préfecture pour un supplément de main-d'œuvre dans la confection des remblais, et sur le recours incident de la ville tendant au rejet de ladite allocation :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il est établi, notamment par les termes d'une signification faite le 25 avril 1870 par le sieur Hughes à la ville, et demeurée de la part de celle-ci sans réponse, que le sieur Hughes a reçu l'ordre, au lieu de déposer les déblais sur la berge au fur et à mesure des travaux pour les employer immédiatement en remblais sur la voûte de l'égoût, de reprendre les terres et de les charger en brouette pour les employer en remblais à une certaine distance du point d'extraction ; que ce mode d'exécution a imposé à l'entrepreneur un supplément de main-d'œuvre et que la ville n'est pas fondée à se plaindre de ce que le conseil de préfecture lui ait alloué un supplément de prix à raison de ce travail ;

Mais considérant que le conseil de préfecture, pour fixer le chiffre de cette indemnité, à défaut d'attachements réguliers, a admis, d'après les évaluations produites par le tiers expert, que la plus-value pouvait être appliquée au cube de 2.494^{m3},07 de déblais, et qu'elle serait équitablement fixée au chiffre de 0^{f},30 par mètre cube, à raison d'un transport à une distance moyenne présumée de 20 mètres ; que le sieur Hughes n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une appréciation insuffisante du supplément de travail qui lui a été imposé ;

Sur les conclusions du sieur Hughes, tendant à un supplément à l'allocation qui lui a été accordée par le conseil de préfecture pour un supplément de main-d'œuvre dans le transport des déblais aux décharges, et sur le recours incident de la ville tendant au rejet de ladite allocation ;

Considérant qu'il est établi par l'instruction qu'à raison des difficultés dont il a été fait mention dans l'extraction des déblais de gravier et autres non prévus au devis, l'entrepreneur a été contraint d'exécuter les tranchées sur une longueur supérieure à celle prévue au devis pour le travail journalier ; qu'à raison de cette extension de la longueur des tranchées et du peu de

largeur des voies parcourues par l'égout, l'entrepreneur a été contraint, au lieu de déposer sur la berge les déblais à transporter aux décharges pour les transporter immédiatement dans des tombereaux, de transporter ces déblais à la brouette à une certaine distance pour les charger ensuite sur les tombereaux de décharge;

Considérant qu'il est résulté de cette manœuvre un supplément de travail ; que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il y avait lieu d'en tenir compte à l'entrepreneur, et que la ville n'est pas fondée à contester cette partie de la décision;

Mais considérant que, pour fixer le chiffre de cette indemnité, le conseil de préfecture, d'après les évaluations produites par le tiers expert, a admis pour le cube total de 3.863^{m3},308 des déblais transportés aux décharges un supplément de prix de 0^{f},25 correspondant à un transport à deux relais de brouettes; que le sieur Hughes ne justifie pas que l'indemnité ainsi calculée soit insuffisante ;

Sur les conclusions du sieur Hughes, tendant à un supplément de prix pour frais d'éclairage, clôture et étayement à raison de l'augmentation de la longueur des tranchées par rapport aux prévisions du devis ;

Considérant que les frais d'éclairage, clôture et étayement sont compris dans le prix du mètre courant de construction de l'égout fixé par le devis; qu'en admettant qu'à raison d'une augmentation imprévue de la longueur d'ouverture des tranchées, ces frais aient pu augmenter en même temps dans une certaine mesure, le sieur Hughes ne justifie pas qu'il n'en soit pas tenu un compte suffisant par les prix du devis et qu'il ait subi de ce chef un préjudice ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté cette partie de sa demande;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que dans les circonstances de l'affaire, les frais d'expertise et de tierce expertise et ceux des sondages auxquels l'instruction a donné lieu ont été répartis d'une manière équitable entre les parties. (Requête du sieur Hughes rejetée, ainsi que le recours incident de la ville. Dépens à la charge du sieur Hughes, sauf ceux du recours incident qui seront supportés par la ville de Vernon.)

(N° 393)

[16 mai 1879.]

Travaux publics. — Communes. — Construction d'un chemin vicinal ordinaire. Travaux non prévus au devis. — Utilité pour une autre commune. — Payement de la dépense. — Mise hors de cause du maire. — (Sieur Lefèvre contre sieur Courmont.) — *Lorsque, pour la construction d'un chemin vicinal ordinaire, le maire d'une commune a ordonné l'exécution de travaux non prévus au devis, mais indispensables pour parer à des nécessités révélées en cours d'entreprise, en vue de prévenir la prompte dégradation du chemin, et dont la commune a profité, c'est avec raison que le maire, assigné personnellement devant le conseil de préfecture en payement du supplément de dépense, est mis hors de cause, alors même qu'il aurait ordonné les travaux sans l'autorisation préalable du conseil municipal. — Dans ce cas, la totalité de la dépense incombe à cette commune, sur le territoire de laquelle tous les travaux ont été exécutés, et c'est à tort qu'une partie de la dépense serait laissée à la charge d'une autre commune voisine, sous le prétexte que l'ouverture du chemin profiterait surtout à celle-ci* (*). — *Les chemins qui n'ont pas été déclarés de grande communication ou d'intérêt commun sont entretenus par les communes auxquelles ils appartiennent* (**).

Vu la requête présentée pour le sieur Lefebvre, ancien adjudicataire des travaux de construction du chemin vicinal ordinaire n° 4, d'Hamblain-les-Prés à Boiry-Notre-Dame, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 26 août 1876, par lequel le conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais 1° tout en reconnaissant que le sieur Lefèvre avait exécuté sur le

(*) Voir 2e Table (des *Arrêts du Conseil d'Etat*, 1859-1874), t. II, p. 567 et suivantes, arrêts statuant sur la responsabilité des communes, des architectes et des entrepreneurs pour les travaux imprévus, ordonnés par les maires ou architectes. — Voir notamment 4 mai 1870 (Commune de Bons), et 18 mai (Fleurant), *Ann* 1872, p. 139 et 204.

(**) Tant que le classement parmi les chemins de grande communication ou d'intérêt commun n'a pas eu lieu, la présomption légale est qu'en amélioran un chemin vicinal, la commune entend agir dans son intérêt et à ses frais.

chemin vicinal n° 4, en dehors des prévisions du devis, des travaux supplémentaires s'élevant à la somme de 4.904f,96 n'a condamné la commune d'Hamblain-les-Prés à lui payer que les deux cinquièmes de cette somme, soit 1.967f88, par les motifs que les travaux dont il s'agit ont surtout profité, dans une proportion qui peut être fixée aux trois cinquièmes de la dépense, à la commune de Boiry-Notre-Dame ; et 2° a mis hors de cause le sieur Courmont, ancien maire d'Hamblain-les-Prés, par les ordres duquel auraient été entrepris les travaux dont le requérant réclame le payement ; ce faisant, attendu que lesdits travaux ont été entièrement exécutés sur le territoire de la commune d'Hamblain et sur un de ses chemins ordinaires ; et que si l'établissement du chemin vicinal n° 4 profite aux habitants de Boiry autant qu'à ceux d'Hamblain, cette circonstance ne suffit pas pour justifier la mise à la charge de la commune de Boiry, d'aucune portion de la dépense résultant de travaux faits hors de son territoire ; attendu, d'autre part, que le sieur Courmont ayant ordonné les travaux non prévus au devis, c'est à tort qu'il n'a pas été condamné à en payer le prix, sauf à lui à exercer à ses risques et périls un recours contre la commune d'Hamblain-les-Prés ; condamner solidairement ladite commune et le sieur Courmont à payer au requérant une somme de 5.319f,19, et les condamner en outre aux frais d'expertise et aux dépens ;

Vu l'ordonnance de soit communiqué rendu le 17 février 1877, par le président de la section du contentieux du Conseil d'État, et signifiée le 29 mars suivant à la commune d'Hamblain-les-Prés en la personne de son maire en exercice, laquelle commune n'a pas fourni de défense ;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Courmont, ancien maire d'Hamblain, et tendant au maintien de la disposition de l'arrêté attaqué qui a mis hors de cause le sieur Courmont, ainsi qu'à la condamnation du sieur Lefèvre aux dépens, attendu que les travaux supplémentaires qui ont été exécutés sur le chemin vicinal ordinaire n° 4 étaient indispensables, et qu'ils ont profité à la commune d'Hamblin ; que d'ailleurs le sieur Courmont ne les a pas prescrits à l'entrepreneur, et qu'il s'est borné à en reconnaître la nécessité ; et qu'au surplus il n'appartiendrait qu'à l'autorité judiciaire de prononcer une condamnation contre l'exposant, à raison des travaux qui n'auraient pas un caractère d'utilité communale ;

Vu les observations du ministre de l'intérieur, en réponse à la communication qui lui a été donnée du pourvoi ;

Vu le rapport d'expertise rédigé par des sieurs Bonnefond, Thibaut et Grévillers, arpenteurs-géomètres;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu la loi du 21 mai 1836, et celle du 18 juillet 1837 ;

En ce qui touche la disposition de l'arrêt attaqué qui a mis hors de cause le sieur Courmont, ancien maire d'Hamblain-les-Prés :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport d'expertise ci-dessus visé que les travaux non prévus au devis qui ont été exécutés sur le chemin vicinal ordinaire n° 4 ont eu pour objet de parer à des nécessités qui se sont révélées au cours de l'entreprise, qu'ils étaient indispensables pour empêcher la prompte dégradation du chemin, et qu'ils ont profité à la commune d'Hamblain-les-Prés; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la commune ne pouvait pas se prévaloir du défaut d'autorisation préalable par le conseil municipal pour refuser le payement desdits travaux, et qu'il a mis hors de cause le sieur Courmont, ancien maire, avec l'approbation duquel les travaux supplémentaires ont été effectués;

Sur les conclusions du sieur Lefèvre tendant à ce que la commune d'Hamblain-les-Prés soit condamnée à lui payer une somme de 5.319f,19 :

Considérant qu'il résulte des constatations des experts que le montant des travaux au sujet desquels réclame le sieur Lefèvre s'élève à la somme totale de 4.904f,96, et que les travaux en question ont été entièrement exécutés sur le territoire de la commune d'Hamblain, et sur un chemin classé parmi les chemins vicinaux ordinaires de cette commune ;

Considérant qu'en vertu des dispositions de la loi du 21 mars 1836, les chemins vicinaux qui n'ont pas été déclarés chemins de grande communication ou d'intérêt commun sont à la charge des communes auxquelles ils appartiennent ; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture n'a condamné la commune d'Hamblain qu'au payement des deux cinquièmes de la dépense ci-dessus indiquée, en se fondant sur ce que l'ouverture du chemin vicinal ordinaire n° 4, profitant surtout aux habitants de la commune de Boiry-Notre-Dame, cette dernière commune serait tenue de contribuer aux frais de travaux entrepris pour assurer la bonne viabilité du chemin dont il s'agit ; et que, dès lors, le requérant est fondé à demander que la commune d'Hamblain-les-Prés soit condamnée à lui payer la totalité des travaux par lui exécutés ;

Art. 1er. — La commune d'Hamblain-les-Prés payera au sieur

Lefèvre une somme de 4.904f,96; pour les travaux supplémentaires exécutés par cet entrepreneur, sur le chemin vicinal ordinaire, n° 4.

Art. 2. — Ladite commune supportera la totalité des frais d'expertise.

Art. 3. — (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

Art. 4. — Les dépens faits devant le Conseil d'État par le sieur Lefèvre sont mis à la charge de la commune d'Hamblain.—Le sieur Lefèvre est condamné aux dépens envers le sieur Courmont.

Art. 5. — (Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 394)

[16 mai 1879.]

Travaux publics. — Dommages. — Propriétés voisines d'une gare de chemin de fer. — Ebranlement causé par le passage des trains. — Appréciation de l'indemnité due. — Stationnement des machines sur la fosse à piquer le feu : bruit et fumée : aucune atteinte aux conditions d'habitation des maisons : refus d'indemnité (*). — *Frais d'expertise et dépens.* — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Vitte, Pillet et autres.) — *Procédure. — Conseil d'Etat. — Ordonnance de soit communiqué signifiée dans le délai légal. — Absence de mention de la date de la signification sur la copie remise au défendeur. — Pas de nullité, ni déchéance. — On invoquait l'article 64, Code de procédure civile* (**).

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à ce qu'il plaise au

(*) Sur la distinction entre les conséquences de l'établissement du chemin ou du service public auquel il est affecté et celles des faits particuliers d'exploitation : — voir 8 décembre 1859, Chemin du Midi, *Ann.* 1860, p. 284; — 14 février 1861, Chemin du Midi, *Ann.* 1861, p. 281; — 7 juin 1866 (Letellier), *Ann.* 1867, p. 433; — 2 août 1870 (Lemercier), *Ann.* 1872, p. 675; — 16 janvier 1875 (Colin, Conflit), *Ann.* 1876, p. 1079; — 30 mars 1878 (Gagneur, Conflit), — 3 août 1877 (Joubert), *Ann.* 1879, p. 721, et 1878, p. 1212.

(**) Rapp. 17 avril 1856, Commune de Remilly, *Ann.* 1856, p. 444; — 30 juillet 1875, Ville de la Châtre, *Ann.* 1877, p. 839 et note; — 29 mai 1822, Association des Eaux de Trébon, Roche et Lebon, t. III, p. 223; — 7 avril 1824, Gauthier, p. 220; — Chauveau et Tambour, *Code d'instruction administrative*, 5e édit.; — 21 novembre 1834, Ville de Barcelone contre Tropania, Roche et Lebon, t. V, p. 622.

Conseil annuler un arrêté du 26 février 1876, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie l'a condamnée à payer aux sieurs Vitte, Pillet et autres diverses indemnités s'élevant ensemble à la somme de 26.190 francs, pour les dommages à eux causés par l'ébranlement du sol et par le bruit et la fumée provenant des machines qui stationnent sur la fosse à piquer le feu établie dans la partie de la gare la plus rapprochée de leurs propriétés ; ce faisant, attendu que les réclamants n'ont pas établi que les dégradations constatées dans leurs maisons aient été causées par les tassements du sol dus au passage des trains, et que les inconvénients pouvant résulter accidentellement du stationnement des machines sur la fosse à piquer le feu ne constituent pas des dommages de nature à donner droit à indemnité, rejeter la réclamation des sieurs Vitte et consorts et les condamner aux dépens et aux frais d'expertise et de tierce expertise ;

Vu le mémoire en défense présenté par les sieurs Vitte et consorts tendant au rejet du pourvoi avec dépens, comme non recevable à l'égard du sieur Clément, attendu que la copie de l'exploit de signification du recours, remise audit sieur Clément, ne porte point la mention de la date prescrite, à peine de nullité par l'article 61 du Code de procédure civile, et comme mal fondé à l'égard des autres intéressés, attendu qu'il a été établi par l'expertise que l'ébranlement du sol, par le passage des trains, avait déterminé des tassements dans les maçonneries de leurs maisons, et qu'en admettant que le bruit et la fumée ne soient pas, en principe, des dommages de nature à donner droit à indemnité, il s'agit, dans l'espèce, d'inconvénients d'une gravité exceptionnelle et qui sont dus à l'emplacement choisi par la compagnie pour la fosse à piquer le feu, qui aurait pu être installée dans une partie des dépendances de la gare où elle n'aurait pas été préjudiciable au voisinage ;

Vu le mémoire en réplique par lequel la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée soutient que les dispositions du Code de procédure civile n'étant pas applicables de plein droit devant la juridiction administrative, l'omission de la date dans la copie signifiée au sieur Clément ne peut être une cause de nullité, alors qu'il n'est pas contesté que la signification a été faite dans les deux mois de l'ordonnance de soit communiqué, et déclare persister au fond dans ses conclusions ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Vu l'article 61 du Code de procédure civile ;

Vu le décret du 22 juillet 1806 et celui du 2 novembre 1864 ;

Sur le moyen tiré de ce que la copie du pourvoi remise au sieur Clément ne porte pas la date du jour où la signification a été faite:

Considérant qu'il n'est pas contesté par le sieur Clément que le pourvoi lui ait été signifié dans le délai fixé par l'article 12 du décret du 22 juillet 1806, modifié par l'article 3 du décret du 2 novembre 1864, pour la notification de l'ordonnance de soit communiqué ; que, dès lors, le sieur Clément n'est pas fondé à se prévaloir de ce que la copie de l'exploit qui lui a été remise ne porte pas la date du jour où la signification a eu lieu pour soutenir que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a encouru, en ce qui le concerne, la déchéance prononcée par les articles précités ;

Au fond :

Considérant que la compagnie requérante n'établit pas qu'en attribuant à l'ébranlement causé par le passage des trains les dégradations constatées par les experts dans les maisons des sieurs Vitte et consorts, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire, mais qu'il résulte de l'instruction que l'établissement d'une fosse à piquer le feu à proximité des maisons desdits sieurs Vitte et consorts n'a pas eu pour effet de porter atteinte aux conditions d'habitation de ces maisons ; qu'il suit de là qu'il ne doit être alloué d'indemnité qu'à raison des dégradations causées aux maisons par l'ébranlement du sol ; qu'en conséquence, il y a lieu de décharger la compagnie requérante de la condamnation prononcée au profit du sieur Clément et de réduire les autres indemnités à 500 francs pour le sieur Vitte, 250 francs pour le sieur Pillet, 120 francs pour le sieur Bienveignant, 120 francs pour le sieur Mussone et 250 fr. pour le sieur Detonnasi ;

Art. 1[er]. — La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est déchargée de l'indemnité allouée au sieur Clément. Elle payera, à titre d'indemnité, au sieur Vitte 500 fr., au sieur Pillet 250 francs, au sieur Bienveignant 120 francs, au sieur Mussone 120 francs, à la dame Detonnasi 250 francs.

Art. 2. — Le sieur Clément supportera un sixième des frais d'expertise et de tierce expertise.

Art. 3. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

Art. 4. — Les dépens faits devant le Conseil d'État seront supportés par les sieurs Vitte et consorts.

Art. 5. (Surplus des conclusions de la compagnie rejeté.)

(N° 395)

[16 mai 1879.]

Voirie (grande). — Rue de Paris. — Alignement. — Mur en façade. — Construction d'un dosseret en pierre à côté de la pile de la porte cochère. — Vide existant entre ce dosseret et le sommet du poitrail. — Ensemble non consolidé. — Travail non confortatif. — Non lieu d'ordonner la démolition (*). — (Sieur Radiguet.) — *Contravention. — Recours au Conseil d'Etat. — Qualité. — Ministre de l'intérieur ou préfet de la Seine. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Arrêt par défaut. — Opposition dans le délai de deux mois. — Recevabilité. — Décret du 2 novembre 1864. — Arrêté rapporté après instruction nouvelle et visite des lieux par le maître des requêtes, rapporteur, en vertu d'une ordonnance du président de la section du contentieux. — En matière de contravention de grande voirie (rues de Paris), c'est le ministre de l'intérieur qui a qualité pour se pourvoir et représenter l'administration devant le Conseil d'Etat. — Le préfet de la Seine a seulement le droit de poursuivre la répression de ces contraventions devant le conseil de préfecture* (**).

Vu la requête du sieur Radiguet, tendant à ce qu'il plaise au Conseil le recevoir opposant à la décision rendue par défaut le 14 janvier 1876, par le Conseil d'État, statuant au contentieux, et rapporter cette décision en tant qu'elle l'a condamné à démolir, comme ayant le caractère de travaux confortatifs, des ouvrages qu'il a exécutés à la façade de son immeuble (rue Monsieur-le-Prince, n° 24), lequel est en saillie sur l'alignement de la voie publique et sujet à reculement; ce faisant, attendu que la décision attaquée a été prise sur le recours du ministre de l'intérieur et que ce recours n'était pas recevable, par le motif que la police de la grande voirie appartient dans la ville de Paris au préfet de la Seine, et que, dès lors, le préfet avait seul le droit de déférer au Conseil d'État l'arrêté par lequel le conseil de préfecture avait renvoyé le sieur Radiguet des fins du procès-verbal de contraven-

(*) Suite de l'arrêt du 14 janvier 1876 (Sieur Radiguet, *Ann.* 1877, p. 1059.
(**) Voir Table décennale, p. 708; — 2e Table (1859-1874), t. II, p. 753 (des *Arrêts du Conseil d'État*).

tion dressé contre lui; et, attendu, au fond, que les travaux, objets de ce procès-verbal, ne sont pas confortatifs; qu'en effet, ils consistent dans la construction d'un dosseret en pierres qui a été établi à côté de la pile de gauche de la porte cochère, mais qu'il existe un vide de 4 centimètres entre le sommet du dosseret et le poitrail, qu'ainsi le dosseret ne supporte pas les maçonneries de la façade, et qu'il a été reconnu par l'expert que le conseil de préfecture avait commis à la vérification des travaux que cet ouvrage a été construit uniquement afin de régulariser la façade de la maison en mettant l'axe de la porte cochère en concordance avec celui des fenêtres placées au milieu du bâtiment, rejeter le recours du ministre de l'intérieur; subsidiairement, ordonner une nouvelle expertise, plus subsidiairement, dans le cas où le Conseil d'État jugerait que les travaux incriminés ne peuvent pas être conservés dans leur état a tuel, charger un expert de rechercher quelles modifications peuvent y être apportées, de manière à leur enlever leur caractère confortatif sans exiger leur démolition totale;

Vu les observations en défense du ministre de l'intérieur, ensemble un avis du conseil général des bâtiments civils, du 8 mai 1877, dont le ministre déclare adopter les conclusions et tendant au rejet de l'opposition du sieur Radiguet, attendu que les ministres ont seuls qualité pour poursuivre devant le Conseil d'État la répression des contraventions de grande voirie, et attendu, au fond, que l'adjonction d'un dosseret à la pile de gauche de la maison du requérant a pour résultat de donner à cette pile une surface de portée supérieure à celle qu'elle avait antérieurement, qu'elle en augmente ainsi la force, et que par suite la construction du susdit dosseret constitue un travail confortatif;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Radiguet, dans lequel le requérant persiste dans ses précédentes conclusions et demande subsidiairement, attendu qu'il a déjà isolé le dosseret du sol en pratiquant à sa base un vide de plusieurs centimètres de haut, à être autorisé à conserver cet ouvrage, même sous la condition d'augmenter encore l'intervalle qui le sépare du sol;

Vu l'ordonnance rendue par le président de la section du contentieux et portant qu'avant faire droit, il serait procédé par M. Gomel, maître des requêtes, à une visite des lieux en présence du préfet de la Seine et du sieur Radiguet dûment appelés ou de leurs représentants.

Vu le procès-verbal de visite des lieux, dressé en exécution de l'ordonnance ci-dessus visée;

Vu.. (décret du 22 juillet 1806 et 2 novembre 1864, article 4; édit de décembre 1607; arrêt du Conseil du 27 février 1765; lois du 28 pluviôse an VIII, 29 floréal an X, 23 mars 1842);

En ce qui touche la recevabilité de l'opposition du sieur Radiguet :

Considérant que la décision attaquée a été rendue par défaut; que l'opposition du sieur Radiguet a été formée dans le délai de deux mois prescrit par le décret du 2 novembre 1864; et que, dès lors, elle est recevable;

Sur le moyen tiré de ce que le recours aurait été formé par le ministre de l'intérieur qui n'avait pas qualité pour se pourvoir :

Considérant que le requérant soutient que le préfet de la Seine pouvait seul déférer au Conseil d'État l'arrêté du conseil de préfecture qui a statué sur le procès-verbal de contravention dressé contre lui; mais que, s'il appartient au préfet de poursuivre devant le conseil de préfecture la répression des contraventions de grande voirie, c'est le ministre qui a seul qualité pour représenter l'administration devant le Conseil d'État;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du procès-verbal de la visite des lieux à laquelle il a été procédé, en vertu de l'ordonnance ci-dessus visée du président de la section du contentieux du Conseil d'État, du 21 mars 1879, que le dosseret dont la construction a motivé des poursuites en contravention de grande voirie contre le sieur Radiguet ne constitue pas un travail confortatif et qu'il ne peut pas avoir pour effet de prolonger la durée de l'immeuble sujet à reculement; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'ordonner la démolition de ce dosseret;

Art. 1er. (Décision du Conseil d'État, du 14 janvier 1876, rapportée.)

Art. 2. — Le recours du ministre de l'intérieur contre l'arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 9 juillet 1874, est rejeté.

(N° 396)

[16 mai 1879.]

Voirie (grande). — Port. — Navire entrant. — Refus de déclaration. — Contravention. — Compétence. — Amende. — (Ministre des

travaux publics contre sieur Le Sund (sloop « la Clarté »).) — *Le refus, par le commandant d'un navire, de faire dans les vingt-quatre heures au bureau du port la déclaration prescrite par l'ordonnance de 1681 constitue une contravention de grande voirie dont il appartient au conseil de préfecture de connaître. — Loi du 29 floréal an X. — En faisant connaître aux officiers du port le chargement du navire, cette mesure leur permet d'indiquer à chaque bâtiment sa place et d'assurer ainsi la conservation des ouvrages publics dépendant du port, ainsi que la liberté de la navigation. — Le Conseil d'Etat annule l'arrêté du conseil de préfecture qui s'était déclaré incompétent, et condamne le contrevenant à 16 francs d'amende* (*).

Vu le recours du ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 21 juin 1878, par lequel le conseil de préfecture des Côtes-du-Nord s'est déclaré incompétent pour statuer sur un procès-verbal dressé contre le sieur Le Sund, commandant le sloop *la Clarté* pour avoir refusé de faire au bureau du port de Perros la déclaration d'entrée de son navire; ce faisant, attendu qu'aux termes de l'article 4 du titre 10 du livre 1er de l'ordonnance de la marine de 1681, combiné avec la loi du 23 mars 1842, il appartenait au conseil de préfecture de connaître

(*) Le conseil de préfecture s'était basé sur ce que le refus relaté au procès-verbal n'avait pas apporté d'obstacle à la navigation, ni causé de dégradations aux ouvrages du port, et ne pouvait être considéré que comme une infraction à un article du règlement de police des ports de commerce dont la répression n'est pas de la compétence du conseil de préfecture.

Suivant M. le ministre et les ingénieurs, cette appréciation pouvait être fondée, s'il s'agissait d'un simple refus d'obéissance à un ordre donné par le maître du port en vertu des pouvoirs généraux de police attribués par les règlements, ce refus n'ayant pas d'ailleurs eu pour conséquence d'entraver la navigation ou de dégrader les ouvrages publics. Mais il n'en est pas ainsi : l'obligation pour les capitaines de navires d'avoir à faire, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, leur déclaration aux officiers ou maîtres de port, ne résulte pas seulement du règlement des ports de commerce, ni de l'article 4 du titre 1er, livre 4, de l'ordonnance de la Marine, d'août 1681. Elle leur est imposée par l'article 4 du titre 10, livre 1er, lequel est ainsi conçu : « Tous maîtres et capitaines de navires seront tenus de faire leur rapport au lieutenant de l'Amirauté vingt-quatre heures après leur arrivée au port, à peine d'amende arbitraire. » Le fait reproché constitue donc une contravention de grande voirie. C'est ce qui a été décidé par le Conseil d'Etat. (Arrêts des 17 juin 1848, Armand, *Ann.* 1848, p. 421, et 24 janvier 1873, Le Planchec, p. 98.) (*Rec. du C. d'Ét.*).

Voir 2e Table (1859-1874), t. II, p. 692, et spécialement, vol. 1870, p. 1119; 1869, p. 1060. (*C. d'Ét.*)

de la contravention commise par le sieur Le Sund; condamner le sieur Le Sund à telle amende qu'il appartiendra;

Vu l'ordonnance de la marine de 1681, livre 1er, titre 10, article 4, et la loi du 23 mars 1842;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X;

Vu le décret du 15 juillet 1854 sur les officiers et maîtres de ports;

Considérant qu'aux termes de l'article 4 du titre 10 du livre 1er de l'ordonnance de la marine de 1681, les maîtres et capitaines de navires sont tenus de faire leur rapport vingt-quatre heures après leur arrivée au port à peine d'amende arbitraire; que cette disposition a notamment pour objet de faire connaître la nature du chargement du navire et de mettre les officiers du port en mesure de fixer à chaque bâtiment la place où il doit s'amarrer de façon à ne causer aucun dommage; qu'elle tend par là à assurer la conservation des ouvrages publics dépendant du port et la liberté de la navigation; que les infractions à cette disposition constituent des contraventions de grande voirie dont il appartient aux conseils de préfecture de connaître, aux termes de la loi du 29 floréal an X;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal susvisé que le sieur Le Sund n'a pas fait au bureau du maître de port de Perros la déclaration d'entrée prescrite par le règlement; qu'à raison de cette contravention il était passible d'une amende;

Considérant qu'aux termes de l'article 1er, § 2, de la loi du 23 mars 1842, les amendes dont le taux, d'après les règlements antérieurs à la loi des 19-22 juillet 1791, était laissé à l'arbitraire du juge, peuvent varier entre un minimum de 16 francs et un maximum de 300 francs;

Art. 1er. — L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture des Côtes-du-Nord est annulé.

Art. 2. — Le sieur Le Sund est condamné à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal.

(N° 397)

[23 mai 1879.]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (Sieur Guillotin.) — *Chemin porté sur le tableau des chemins entretenus à l'état de viabilité : absence de réclamation; état contraire non éta-*

bli. — Expertise déclarée non tardive, quoique n'ayant eu lieu qu'à la fin de 1876, pour des dégradations remontant à 1875, les experts ayant eu des moyens suffisants d'appréciation. — Subvention établie en tenant compte des transports opérés par d'autres industriels et des réparations faites directement par le requérant — Réclamation sans frais : pas de dépens.

(Recours contre un arrêté du 17 août 1877; Haute-Marne; subventions spéciales fixées à 8.541 francs pour dégradations extraordinaires causées, en 1875, au chemin de grande communication n° 1, et aux chemins d'intérêt commun n°s 21 et 27);

Vu les observations en défense produites pour les communes intéressées, tendant au rejet de la requête et à la condamnation du sieur Guillotin aux dépens;

Vu la loi du 21 mai 1836;

Sur le moyen tiré de ce qu'au 1er janvier 1875, les chemins dont il s'agit n'auraient pas été entretenus à l'état de viabilité :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les trois chemins, pour lesquels des subventions spéciales ont été demandées au sieur Guillotin, ont été portés comme entretenus à l'état de viabilité sur les tableaux publiés au commencement de l'année 1875 dans les communes de Lannes, Rolampont, Tronchoy, Charmoilles et Dampierre, sans qu'il se soit produit aucune réclamation et que le requérant n'établit pas que ces chemins n'aient pas été à l'état de viabilité à cette époque;

Sur le moyen tiré de ce que l'expertise aurait eu lieu tardivement :

Considérant que, si l'expertise n'a eu lieu qu'en novembre 1876 et la tierce expertise en mars 1877, les experts et le tiers expert ont eu les moyens d'apprécier l'importance des dégradations extraordinaires dont l'existence n'était pas contestée;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des procès-verbaux d'expertise et de tierce expertise ci-dessus visés, qu'en fixant à 8.541 francs pour les trois chemins, les subventions spéciales à payer par le sieur Guillotin pour l'année 1875, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire et tenu compte tant des transports opérés par d'autres industriels sur lesdits chemins que des réparations exécutées directement par le requérant;

En ce qui concerne les dépens :

Considérant que les subventions spéciales à raison de dégrada-

tions extraordinaires causées aux chemins vicinaux sont recouvrées comme en matière de contributions directes, et que les recours au Conseil d'Etat contre les arrêtés qui ont rejeté les demandes en décharge ou en réduction de ces subventions sont jugés sans frais; que, dès lors, les conclusions des communes à fin de dépens doivent être rejetées. (Rejet.)

(N° 398)

[23 mai 1879.]

Cours d'eau. — Syndicat. — Recours contre l'estimation par classes arrêtée par la commission spéciale et l'approbation du périmètre des classes donnée par le préfet. — Pas de recours contentieux. — (Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (syndicat de Moirans).

La décision par laquelle une commission spéciale, chargée de la revision du périmètre et du classement des propriétés comprises dans un syndicat, a homologué le procès-verbal d'estimation par classes, et l'arrêté préfectoral qui a approuvé le plan du périmètre des diverses classes, ne peuvent pas être l'objet d'un recours direct pour excès de pouvoirs devant le Conseil d'Etat. — Ces actes ne font pas obstacle à ce que les parties portent leurs réclamations devant le conseil de préfecture, et, en appel, devant le Conseil d'Etat (*).

Vu la requête présentée tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler: 1° une décision du 8 mars 1877, par laquelle la commission spéciale, instituée pour la revision du périmètre et du classement du syndicat des digues de Moirans (Isère), a homologué le procès-verbal d'estimation par classes; 2° un arrêté du préfet de l'Isère, du 8 mars 1877, approuvant, conformément à l'avis de ladite commission, le plan des périmètres des diverses classes; ce faisant, attendu qu'aux termes des articles 16 et 26 de la loi du 21 juin 1865 combinés avec les dispositions de la loi du 16 septembre 1807 les réclamations, régulièrement présentées dans l'enquête par la compagnie requérante, devaient être jugées par le conseil de pré-

(*) Voir avis de la section des travaux publics, du 15 janvier 1878, rapporté par Dalloz, D. P., 1879. 3, 89.—On peut citer comme analogues des décisions rendues en matière d'ateliers insalubres, de communes (taxe de pavage, vote d'emprunts), d'élections départementales.— Voir 22 novembre 1878 (Gauthier, *Rec. des arr. du C. d'Ét.*).

fecture ; qu'il n'appartenait à la commission spéciale ni de statuer sur lesdites réclamations ni d'homologuer le procès-verbal d'estimation par classes tant qu'il n'aurait pas été préalablement statué par le conseil de préfecture sur les réclamations présentées dans l'enquête ; qu'en prenant, conformément à la décision précitée incompétemment rendue par la commission spéciale, l'arrêté approuvant le plan du périmètre des diverses classes, le préfet de l'Isère a excédé ses pouvoirs ; qu'il ne pouvait approuver ledit plan qu'après avoir fait juger les réclamations de la compagnie requérante par le conseil de préfecture ; déclarer non avenues les décisions attaquées ; condamner le syndicat des digues de Moirans aux frais de timbre et d'enregistrement ;

Vu les observations du ministre des travaux publics ;

Vu... (Réplique : aux termes des articles 7 et 14 de la loi du 16 septembre 1807 combinés avec l'article 26 de la loi du 21 juin 1865, tant que la réclamation produite dans l'enquête n'a pas été jugée par le conseil de préfecture, l'administration ne peut passer outre ; l'arrêté du préfet, en approuvant le plan du périmètre des diverses classes, a statué sur une question qui devait être décidée par la commission spéciale) ;

Vu le décret du 10 août 1875 ordonnant la révision du classement et du périmèrte du syndicat des digues de Moirans et instituant à cet effet une commission spéciale, conformément au titre 10 de la loi du 16 septembre 1807 ;

Vu la loi du 16 septembre 1807 et la loi du 21 juin 1865 ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872 ;

Considérant que le pourvoi est dirigé : 1° contre la décision par laquelle la commission spéciale instituée par le décret ci-dessus visé du 10 août 1875, pour la révision du périmètre et du classement du syndicat des digues de Moirans, a homologué le procès-verbal d'estimation par classes ; 2° contre l'arrêté par lequel le préfet de l'Isère a approuvé le plan du périmètre des diverses classes dudit syndicat ;

Considérant que la décision et l'arrêté attaqués ne font pas obstacle à ce que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, si elle se croit fondée à contester la revision soit du périmètre, soit des estimations des diverses classes, porte sa réclamation devant le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État ; que, dès lors, la compagnie requérante n'est pas recevable à déférer ces actes au Conseil d'État, pour excès de pouvoirs, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872. (Rejet.)

(N° 399)

[23 mai 1879.]

Cours d'eau. — Syndicat de l'Arc et de l'Arvan : taxes. — Réclamation recevable dans les trois mois de la publication du rôle, encore bien qu'elle n'ait pas été produite lors de l'enquête prescrite par les statuts. — (Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (syndicat de l'Arc et de l'Arvan).) — *Procédure. — Conseil d'Etat. — Pourvois connexes : jonction. — Double degré de juridiction. Demande en décharge devant le Conseil d'Etat substituée à une demande en réduction, seule soumise au conseil de préfecture : non-recevabilité. — Travaux d'endiguement contre des rivières. — Propriétaires syndiqués par arrêté préfectoral, et non par décret, antérieurement à la loi du 21 juin 1865, bien qu'ils ne fussent pas d'accord sur la répartition des dépenses : excès de pouvoirs : syndicat irrégulièrement constitué, décharge des taxes imposées par ce syndicat. — Décret du 25 mars 1852. — Demande en restitution des taxes indûment versées dirigée contre les percepteurs, le préfet ou l'Etat : non-lieu à statuer actuellement sur cette question; la demande ne tendait qu'à obtenir décharge; elle est prononcée contre le syndicat, qui est condamné à rembourser, sauf au réclamant à se pourvoir devant qui de droit en cas de difficulté sur l'exécution.*

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à ce qu'il plaise audit Conseil annuler un arrêté, du 30 mai 1873, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie, en fixant au chiffre 20 le coefficient de valeur du chemin de fer dans le syndicat de l'Arc et de l'Arvan et en décidant que c'est sur cette base que devrait être calculée la part contributive de la compagnie requérante, a rejeté le surplus des conclusions de ladite compagnie ; ce faisant, attendu, en la forme, que les deux experts étant en désaccord, le conseil de préfecture n'eût pas dû statuer au fond avant qu'il eût été procédé à une tierce expertise, et, au fond, que le coefficient de valeur de 30, attribué par le syndicat à la voie ferrée, aurait dû être réduit à 15 et non à 20 ; que la compagnie requérante n'aurait point dû être imposée pour les parties qu'elle a elle-même endiguées, ou qui, à raison de leur position et des ouvrages définitifs par elle exécutés, n'ont pas à redouter l'effet des eaux ; qu'il au-

rait dû être tenu compte par le syndicat à la compagnie requérante des travaux par elle exécutés et qui profitent à tous les autres intéressés, accorder à la compagnie le bénéfice des conclusions prises par elle devant le conseil de préfecture, dire notamment qu'il lui sera tenu compte par le syndicat des travaux exécutés par elle et qui profitent aux autres intéressés et fixer la valeur de cet apport à 30.000 francs; dire que le coefficient de valeur des terrains bâtis dans le syndicat de l'Arc et de l'Arvan sera fixé à 210, au lieu du coefficient 15 actuellement appliqué à ces terrains, subsidiairement dans le cas où le coefficient de valeur des terrains bâtis ne serait pas élevé à 210, fixer le coefficient de valeur du chemin de fer au-dessous de 15; dire que, dans le syndicat d'amont, le talus du chemin de fer, protégé par un perré avec enrochements sur une longueur de 520 mètres, sera porté dans une classe inférieure à celle des terrains voisins et que, dans le syndicat d'aval, la partie du chemin de fer située après le pont sur l'Arc, et portée à tort en première classe, sera comprise dans la deuxième classe; ordonner, en conséquence, que la contribution de la compagnie aux taxes syndicales sera établie d'après ces bases sur les rôles de la répartition du syndicat de l'Arc et de l'Arvan, et prononcer en faveur de ladite compagnie décharge de la taxe qui lui a été imposée pour 1872, contrairement à cette manière de procéder, condamner le syndicat de l'Arc et de l'Arvan aux frais d'expertise;

Vu... (Recours de la même compagnie fondé sur les mêmes motifs que le précédent et dirigé contre un arrêté du 15 mars 1878; Savoie; qui a rejeté les oppositions formées par elle contre les rôles émis par le syndicat de l'Arc et de l'Arvan, section d'amont et section d'aval, pour les exercices 1874, 1875 et 1877);

Vu les observations en défense présentées par le syndicat de l'Arc et de l'Arvan, tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État : 1° déclarer la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée non recevable et en tout cas mal fondée dans son recours, par le motif en la forme que ladite compagnie eût dû réclamer lors de l'enquête prescrite par l'article 20 des statuts et au fond que les taxes inscrites au rôle n'étaient pas exagérées; 2° admettre le recours incident du syndicat et décider, pour les mêmes motifs, que le coefficient de valeur de la voie et des talus du chemin de fer, réduit au chiffre 20 par l'arrêté attaqué, sera porté aux chiffres de 35 pour la section d'amont et de 45 pour la section d'aval; 3° mettre à la charge de la compagnie requérante tous les frais d'expertise et tous les dépens de l'instance;

Vu le nouveau mémoire produit pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État, par le motif que le syndicat de l'Arc et de l'Arvan, ayant été, contrairement aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807, constitué par simple arrêté préfectoral, n'avait pas d'existence légale, dire que toutes les sommes perçues par ledit syndicat l'ont été indûment; en ordonner la restitution au profit de la compagnie requérante, et, attendu que le syndicat n'existe plus aujourd'hui, condamner les percepteurs, ou le préfet de la Savoie, ou l'État, au remboursement desdites sommes, ainsi que des dépens et des frais d'expertise, si mieux n'aime le Conseil d'État dire que la compagnie requérante sera autorisée à retenir, jusqu'à due concurrence, le montant des sommes dont la restitution sera ordonnée sur les nouvelles taxes qui lui seront imposées dans le nouveau syndicat de l'Arc et de l'Arvan, organisé par le décret du 14 juin 1877;

Vu la loi du 16 septembre 1807 et le décret du 25 février 1852, tableau D;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée aurait dû réclamer lors de l'enquête prescrite par l'article 20 des statuts :

Considérant que les réclamations contre les taxes syndicales sont jugées comme en matière de contributions directes et qu'aux termes des lois des 21 avril 1832 et 4 août 1844, c'est à partir de la publication des rôles que court le délai de trois mois imparti aux contribuables pour se pourvoir en décharge ou réduction;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur d'autres moyens :

Considérant que, antérieurement à la promulgation de la loi du 21 juin 1865, il n'appartenait au préfet, aux termes du tableau D, 8°, annexé au décret du 25 mars 1852, de constituer en associations syndicales les propriétaires intéressés à l'exécution et à l'entretien des travaux d'endiguement contre la mer, les fleuves, rivières et torrents navigables et non navigables que lorsque ces propriétaires étaient d'accord pour l'exécution desdits travaux et la répartition des dépenses; qu'en dehors de ce cas, il ne pouvait être procédé à la constitution du syndicat que par décret et suivant les formes établies par la loi du 16 septembre 1807;

Considérant que, par son arrêté du 20 juin 1865, le préfet de la Savoie a réuni en un syndicat, pour l'endiguement de l'Arc et de

l'Arvan, des propriétaires qui n'étaient pas d'accord sur la répartition des dépenses à effectuer; que, dès lors, ledit syndicat de l'Arc et de l'Arvan n'était pas régulièrement constitué et que les rôles émis par lui ont été irrégulièrement établis; qu'ainsi la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée avait droit à demander décharge des taxes auxquelles elle a été imposée sur lesdits rôles;

Mais considérant, en ce qui touche les taxes des années 1872, 1874 et 1875, que, devant le conseil de préfecture, les conclusions de ladite compagnie tendaient uniquement à obtenir la réduction desdites taxes et qu'il ne saurait, devant le Conseil d'État, rien lui être accordé au delà de ses conclusions devant le conseil de préfecture;

Considérant, en ce qui touche les taxes de l'année 1877, que la compagnie avait demandé décharge entière de ladite taxe devant ledit conseil de préfecture;

Sur les conclusions de la compagnie tendant à faire condamner les percepteurs, le préfet de la Savoie ou l'État au remboursement des sommes indûment perçues, ainsi que des dépens et des frais d'expertise, si mieux n'aime le Conseil d'Etat dire que la compagnie requérante sera autorisée à retenir jusqu'à due concurrence le montant desdites sommes sur les nouvelles taxes qui lui seront imposées dans le nouveau syndicat de l'Arc et de l'Arvan, organisé par le décret du 14 juin 1877 :

Considérant que le Conseil d'État n'est actuellement saisi que d'une demande en décharge et réduction de taxes syndicales; qu'en l'état, il y a lieu seulement, pour ledit Conseil, de prononcer les décharges ou réductions auxquelles la compagnie requérante a droit et de condamner le syndicat de l'Arc et de l'Arvan à rembourser à ladite compagnie les sommes dont il lui est accordé décharge ou réduction, sauf à elle, au cas où des difficultés s'élèveraient sur l'exécution de cette décision, à se pourvoir ainsi qu'elle avisera. (Arrêtés annulés.) Il est accordé à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur les taxes auxquelles elle a été imposée pour les années 1872, 1874 et 1875 sur les rôles du syndicat de l'Arc et de l'Arvan, la réduction qui faisait l'objet de sa demande devant le conseil de préfecture et qui sera, en conséquence, calculée d'après les bases ci-dessous: 1° le coefficient de valeur attribué à la voie ferrée est fixé au chiffre 14; 2° dans le syndicat d'amont, le talus du chemin de fer, protégé par un perré avec enrochements sur une longueur de 620 mètres, sera porté dans la classe inférieure à celle des ter-

rains voisins et dans le syndicat d'aval la partie du chemin de fer située après le pont sur l'Arc sera comprise dans la 2e classe; 3° il sera tenu compte par le syndicat à la compagnie de la digue de l'Arvan comme d'un apport utile de 30.000 francs (décharge de la taxe imposée pour l'année 1877); 4° syndicat condamné au remboursement des sommes dont il est accordé décharge par les deux précédents articles et aux frais d'expertise; 5° surplus des conclusions de la compagnie rejeté.

(N° 400)

[23 mai 1879.]

Travaux publics. — Ecole. — Malfaçons. — Architecte. — Responsabilité. — (Sieur Pourchot.) — *Lorsque avant la réception définitive d'une école, la commune s'est plainte de malfaçons (dans l'espèce, modifications apportées au plan par l'architecte; hauteur d'une classe réduite à 3m,67 au lieu de 4 mètres; larmiers des caves placés en contre-bas du sol extérieur); l'architecte doit être déclaré responsable* (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Pourchot, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 23 février 1877, par lequel le conseil de préfecture du Jura l'a condamné à payer à la commune de Grusse, pour laquelle il avait dressé les plans et devis d'une maison d'école, la somme de 600 francs, à raison de la conception vicieuse des plans et devis, et de la mauvaise direction des travaux, et a rejeté ses demandes reconventionnelles contre la commune; ce faisant, attendu que les travaux de la maison d'école de la commune de Grusse ont été reçus provisoirement, le 2 juillet 1869, et que le procès-verbal de réception provisoire signé par le maire constate que les travaux ont été exécutés conformément aux plans, devis et cahier des charges; que l'architecte, qui n'avait pas dépassé, dans l'exécution des travaux, les sommes prévues au devis, n'était plus responsable après la réception, aux termes des articles 1792 et 2270 du Code civil, que des vices de construction; qu'on lui a reproché, à tort, d'avoir enfoncé les larmiers des caves plus qu'ils ne devaient l'être, mais que ce

---

(*) Voir Aucoc, *Conférences*, t. II, n° 688, comp. Table générale des *arr. du C. d'Ét.*, 1859-1874, t. II, p. 510, 541, 589 et 590.

fait, fût-il exact, ne constituerait pas d'ailleurs un vice de construction, que si la hauteur de la salle de classe, primitivement fixée à $3^m,50$, a ensuite été portée à 4 mètres, cette hauteur doit être prise du plancher du rez-de-chaussée au plancher de foulée de l'étage supérieur et comprend l'épaisseur du plafond de 33 centimètres, ce qui explique pourquoi la hauteur effective de la salle de classe est de $3^m,67$; que la commune de Grusse, en refusant de payer au requérant le solde de ses honoraires et en l'actionnant devant le conseil de préfecture, lui a causé un dommage dont il lui est dû réparation; condamner la commune de Grusse à payer au sieur Pourchot la somme de $374^f,40$, pour solde de ses honoraires, la somme de 3.000 francs à titre de dommages-intérêts et condamner ladite commune aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 1792 et 2270 du Code civil;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise contradictoire à laquelle il a été procédé, d'une part, que les larmiers des caves de la maison d'école de la commune de Grusse ont été placés en contre-bas du sol extérieur, contrairement aux indications du plan, et qu'une dépense de 60 francs serait nécessaire pour réparer cette malfaçon; d'autre part, qu'il n'a été donné à la salle de classe qu'une hauteur effective de $3^m,67$, du plancher au plafond, au lieu de celle de 4 mètres, qui était prévue; que ces modifications au projet, imputables à l'architecte, ont fait l'objet de réclamations de la part de la commune de Grusse avant que les travaux n'aient été reçus définitivement, et qu'à cette époque l'architecte était responsable de toutes les malfaçons relevées contre lui, et non pas seulement des vices de construction, d'après la responsabilité spéciale édictée par l'article 1792 du Code civil; qu'il n'est pas établi que le conseil de préfecture, en condamnant le sieur Pourchot à payer à la commune de Grusse, à raison de ces malfaçons, une somme de 600 francs, ait fait une appréciation inexacte des circonstances de l'affaire. (Rejet.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 401)

[12 mai 1880.]

Chemin de fer de Prez-en-Paille à Mayenne. — Expropriation. — Lorsque la commission d'enquête a demandé la modification du tracé de travaux projetés, le préfet doit surseoir à tout arrêté de cessibilité jusqu'à ce qu'il ait été prononcée par l'administration supérieure.

NOTICE.

La commission d'enquête instituée en exécution de l'article 8 de la loi du 3 mai 1841, pour le chemin de fer de Prez-en-Pail à Mayenne, avait apporté quelques modifications de détail aux plans parcellaires des communes de Loupfougères, Hardanges et la Chapelle-au-Riboul, traversées par la ligne dont il s'agit.

Ces changements, de minime importance, étaient acceptés par les ingénieurs.

L'enquête supplémentaire prescrite par l'article 10 de la loi précitée eut lieu et ne provoqua aucune observation nouvelle.

Selon la procédure consacrée dans l'espèce, le préfet de la Mayenne a pris immédiatement l'arrêté de cessibilité, et a fait, près du tribunal de Mayenne, les diligences nécessaires pour obtenir le prononcé du jugement d'expropriation.

Le tribunal a refusé de prononcer l'expropriation, en se fondant sur ce que tout changement apporté au tracé des travaux ordonnés rend obligatoire l'accomplissement des formalités prévues aux articles 10 et 11 de la loi; que ce dernier article réserve expressément au Ministre seul, lorsque des modifications ont été demandées, le pouvoir de statuer à titre définitif; que cette décision forme le complément indispensable des formalités précédentes, et ne peut, en aucun cas, s'en détacher.

Le pourvoi a été formé par le préfet de la Mayenne contre le jugement qui précède.

A l'audience publique de la chambre civile de la cour de cassation, tenue au palais de justice, à Paris, le 12 mai 1880;

Sur le pourvoi de M. le préfet du département de la Mayenne, représentant l'État, en cassation d'un jugement rendu en dernier ressort, le 19 novembre 1879, par le tribunal civil de Mayenne, au profit de : — 1° Gustave Lefaucheux, demeurant commune de Villaines ;— 2° François Denis, demeurant au Châtelier, commune de Loupfougères ; — 3° Marin Négrier, demeurant à la Solachère, même commune ; — 4° Jean-Baptiste Ronsin, marchand de vins, demeurant même commune ;— 5° Michel Sallard, demeurant commune de Charchigné ; — 6° François Huet, demeurant à la Pitière, commune de Mont-Saint-Jean, département de la Sarthe ;— 7° Julien Jonatel, demeurant au Housseau, commune de Villaines ; — 8° veuve Hyacinthe Maubert, demeurant commune d'Ernée ; — 9° Jean Bessiral, demeurant à la Heslière, commune du Ham ; — 10° Auguste Lebreton, demeurant à la Chalousière, commune de Mont-Saint-Jean ; — 11° Eugène Drouet, demeurant à Saint-Germain-de-Coulomer ; — 12° Michel Pierre, demeurant au Veau, commune de Loupfougères ; — 13° Alexandre-Léon Chaignon, demeurant à Saint-Rémy ;— 14° veuve Mathurin Guillemeau et Guillemeau fils, tous deux demeurant à la Heslonière, commune de Loupfougères ;—15° Louis Pichard, demeurant au bourg de Loupfougères ; — 16° Victor Launay, demeurant au Châtelier, même commune ; — 17° Louis Launay fils, marchand de vaches, demeurant au même lieu ;— 18° Jacques Tonnelier, demeurant au même lieu ; — 19° Mathurin Échivard fils, demeurant au même lieu ; — 20° Vital Ronsin, demeurant à Ambrières ; — 21° Placide Legeay, Louis Gibon et Honoré Timont, demeurant tous commune de Loupfougères ; — 22° Louis Benoiste, Adrien Joseph et Lucien Benoiste, ainsi que Michel Duval, charpentier, demeurant tous à Loupfougères ; — 23° la commune de Loupfougères, representée par son maire ; — 24° la fabrique de l'église de Loufougères, représentée par son président ; — 25° Placide et Auguste Legeay et Louis Gibon, demeurant à Loupfougères ; — 26° Michel Duval, charpentier, déjà nommé sous le n° 22 ; — 27° Pierre Davoust, demeurant à la Dorière, même commune de Loupfougères ; — 28° René Doulois, demeurant au même lieu ; — 29° Anne Barillet, demeurant à Saint-Thomas, même commune ; — 30° Placide Legeay, déjà nommé sous le n° 21 ; — 31° Julien Échivard, demeurant même commune ; 32° Marceline-Louise Launay, demeurant à la Maison-Neuve, commune de Marcillé-la-Ville ;—33° et 34° Pierre Poirier et Pierre Leroux, demeurant à la Boisnière, commune de

Loupfougères ;— 35° Gervais Bertereau, demeurant au même lieu ; — 36° et 37° François Leroux, demeurant au lieu de la Brandière, commune de Loupfougères ; — 38° Pierre Leduc, demeurant à La Touche, commune de Lassay, et Jacques Boistière, demeurant à Jonet, commune Loupfougères ;—39° René Leroux, demeurant au Bois-Roger, commune de Loupfougères ; — 40° François Bordeau, demeurant à la Bellachère, commune d'Hardanges, tant en son nom personnel que comme tuteur des mineurs Bordeau ;—41° Jean Churin, demeurant commune de Horps ; — 42° Pierre Cosnard, demeurant commune de Loupfougères ; — 43° Michel Duval, demeurant au Bois-Roger, même commune ; — 44° les héritiers de Pierre Veillard, demeurant à la Boisnière, dans la même commune ; — 45° veuve René Coutelle, demeurant même commune ; — 46° François Sablé, dit Mathieu, demeurant à Jagu, même commune ; — 47° Marie-Nicolette-Augustine Talleyrand de Périgord, comtesse de Mérode-Westerloo, demeurant à Bruxelles (Belgique) et le comte de Mérode, pour la validité de la procédure ;—48° Jean Buret, demeurant aux Cheminées, commune de Loupfougères ; — 49° Michel Edon, demeurant à Saint-Thomas, même commune ; — 50° Pierre-René Bouvier, demeurant à la Doubelière, même commune ; — 51° François Androuard, employé, demeurant commune de Javron ; — 52° Julien Ledain, ancien garde, demeurant à la Martelière, commune de Loupfougères ; — 53° Benjamin Corbin, demeurant à Mayenne ;— 54° René Corbin, demeurant à Fresnay, commune d'Hardanges ; — 55° le comte et la comtesse de Mérode, déjà nommés sous le n° 47 ; — 56° Eulalie Pichereau, demeurant au bourg d'Hardanges ; — 57° François Blanchard, demeurant à la Trébuchère, même commune ; — 58° Louis Jousselin, demeurant commune de Villaines ; — 59° demoiselle Davoust, demeurant commune de Changeneteux ; — 60° Étienne Bouvier, demeurant même commune ; — 61° Thuault aîné, demeurant à La Chapelle-au-Riboule ; — 62° François Carré, aubergiste, demeurant même commune ; — 63° René Thuault, et Auguste Métayer, demeurant même commune ; — 64° Marie Péchard, femme de Constant Perret, et ce dernier pour l'autoriser, demeurant ensemble commune de Chamgeneteux ; — 65° Hortense Poltier, demeurant commune de Saint-Fraimbault Lassay ; — 66° veuve Pierre Chartier, demeurant à Laval ; — 67° Louis Bondie, demeurant à La Chapelle-au-Riboule ; — 68° et 69° Marie Biberon, épouse de François Guy, cafetier, et ce dernier, pour l'autoriser, demeurant tous deux à La Chapelle-au-Riboule et Julien Tirot, demeurant même commune.

. . . .

ARRÊT.

La Cour,

Donnant défaut contre les défendeurs et statuant sur le moyen unique du pourvoi ;

Attendu que, d'après l'article 11 de la loi du 3 mai 1841, dans le cas où il résulte de l'avis de la commission d'enquête instituée par l'article 8 de la loi, qu'il y aurait lieu de modifier le tracé des travaux ordonnés, le préfet doit surseoir à tout arrêté de cessibilité jusqu'à ce qu'il ait été prononcé par l'administration supérieure ;

Attendu que cette disposition est claire et précise, qu'elle ne fait aucune distinction entre le cas où le préfet accepte les modifications proposées au tracé des travaux et le cas où il les repousse ; que cette distinction serait d'ailleurs contraire à l'esprit de la loi, qui a voulu notamment réserver au ministre responsable de l'emploi des fonds votés pour les travaux toute décision pouvant accroître la dépense que ces travaux nécessiteront ;

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que les commissions d'enquête instituées pour les trois communes d'Hardanges, Loupfougères et La Chapelle-au-Riboule ont proposé diverses modifications au tracé des travaux de l'espèce ; que, dès lors, il ne suffisait pas que les formalités de l'article 10 eussent été remplies, ni que le préfet adhérât à l'avis exprimé par les commissions ; qu'il fallait encore que l'administration supérieure fût appelée à prononcer sur l'opportunité desdites modifications ; que, cela n'ayant pas eu lieu, les conditions prescrites par l'article 14 de la loi pour que le tribunal compétent prononce l'expropriation n'étaient pas toutes réunies, et que, par suite, en se refusant à prononcer celle des parcelles situées dans les communes ci-dessus nommées, le tribunal civil de Mayenne s'est conformé à la loi ;

Rejette le pourvoi formé contre le jugement rendu dans la cause par le tribunal civil de Mayenne, le 19 novembre 1879 ; condamne le préfet de la Mayenne, en sadite qualité, en l'indemnité de 37f,50 envers les défendeurs et aux dépens.

. . . .

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 402)

[22 septembre 1878.]

Logements occupés dans les batiments du domaine de l'État. — Logements de 2e et 3e classe.

Monsieur le Préfet, à la suite des observations présentées par la Commission du Budget au sujet des logements concédés dans les bâtiments du domaine de l'État et affectés au département des travaux publics, l'Administration supérieure a chargé une commission spéciale de rechercher quels étaient ceux de ces logements qui devaient être maintenus eu égard aux nécessités du service.

La Commission, après une étude attentive de la question, a été amenée à diviser les logements dont il s'agit en trois classes distinctes.

Elle a rangé dans la 1re classe les logements qui sont commandés par les nécessités du service et que l'on peut considérer, en quelque sorte, comme inhérents à la fonction.

Elle a compris dans la 2e classe les logements qu'elle a jugés simplement utiles, mais non indispensables pour assurer le service.

Enfin elle a réuni dans la 3e classe les logements dont le maintien ne lui a paru motivé par aucune considération de service.

La commission a proposé en conséquence la suppression pure et simple des logements de cette dernière classe.

Le maintien des logements de la 2e classe lui a paru pouvoir présenter certains avantages, en ce sens qu'il assure le service dans de meilleures conditions.

Elle a émis toutefois l'avis que le Trésor ne devait pas être privé des revenus que l'on pourrait tirer de la location et de l'aliénation des immeubles occupés et que ce résultat pouvait être obtenu, tout en sauvegardant les divers intérêts en présence, en décidant que les logements classés dans cette catégorie ne seraient plus concédés gratuitement.

Les logements de la 1re classe étant obligatoires, ils lui ont paru devoir être maintenus, sans donner lieu à aucune redevance.

Telles ont été, Monsieur le Préfet, les conclusions posées par la

commission des logements, auxquelles j'ai donné mon entier assentiment.

Le décret du 24 avril 1878 a statué sur la concession des logements de 1re classe et un exemplaire de l'état qui y était annexé vous a été récemment adressé.

Les logements de la 2e classe devront être l'objet d'une location régulière. A raison des avantages généraux qu'offre leur maintien pour le bien du service, les conditions de la location seront fixées avec toute la modération possible. Ces conditions devront d'ailleurs être débattues et arrêtées de concert avec le directeur des domaines de votre département. L'acte qui interviendra devra être soumis à votre approbation. Je porte ces dispositions à la connaissance de M. le Ministre des Finances en le priant d'adresser des instructions conformes au service des domaines.

Quant aux logements rangés dans la 3e catégorie, parce qu'aucune considération de service, ainsi qu'il est dit plus haut, ne saurait en justifier le maintien, ils devront cesser d'être occupés dans un délai aussi rapproché que possible et qui, dans tous les cas, ne pourra être prolongé au delà du 31 décembre 1878.

Vous trouverez ci-joint, Monsieur le Préfet, l'état des logements de catégorie que renferme votre département.

Veuillez, je vous prie, veiller, en ce qui vous concerne, à l'exécution des mesures prescrites par la présente décision, dont je donne connaissance aux Ingénieurs en chef des services intéressés.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics.
Pour le Ministre et par autorisation :
Le Directeur du cabinet et du personnel,
CUVINOT.

(N° 403)

[29 juin 1880.]

Cumul de la solde militaire avec les traitements civils, pour les agents appelés en temps de paix à des exercices ou à des manœuvres. — Application de la loi du 1er juin 1878.

Monsieur le Préfet, aux termes de l'article 1er de la loi du 1er juin 1878, les militaires de la réserve et de l'armée territoriale

cumulent en temps de paix les traitements dont ils jouissent avec la solde et les prestations qui leur sont attribuées pendant les exercices ou manœuvres auxquels ils sont convoqués.

Quelques ingénieurs se sont demandé si cette mesure devait être appliquée aux chefs et sous-chefs de section du cadre auxiliaire des travaux de l'État et aux agents temporaires, comme elle l'est déjà aux conducteurs et agents secondaires des ponts et chaussées, aux gardes-mines et à tous les agents du cadre permanent de l'Administration des travaux publics, qui sont appelés à prendre part aux réunions de l'armée territoriale ou de la réserve de l'armée active.

Il me paraît absolument conforme à l'esprit de la loi du 1er juin 1878 d'appeler les agents du cadre auxiliaire et les agents temporaires à profiter des dispositions bienveillantes qu'elle a édictées. Ils devront donc recevoir l'intégralité de leur salaire sans accessoires pendant la durée des exercices ou manœuvres militaires auxquels ils peuvent être convoqués en temps de paix.

J'adresse ampliation de la présente circulaire aux Ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines, en résidence dans votre département.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. Varroy.

(N° 404)

[30 juin 1880.]

Expropriations. — Désignation des avocats et des avoués de l'Administration.

Monsieur le Préfet, dans un assez grand nombre de départements, les propositions des ingénieurs, tendant à la désignation des avocats chargés de défendre les intérêts de l'État devant les jurys d'expropriation, sont adressées par les préfets à l'Administration centrale, pour être soumises à mon approbation. Dans d'autres départements, les préfets désignent directement ces avocats. Je vous prie de vouloir bien dorénavant adopter toujours ce dernier mode de procéder. L'Administration n'ayant point sur les avoués et les avocats au ministère desquels elle a recours l'autorité

qu'elle exerce sur ses agents, il importe qu'elle conserve vis-à-vis d'eux toute son indépendance. Dans ce but, à moins de circonstances spéciales que je me réserve d'apprécier, il convient de ne point les attacher d'une manière permanente à tel ou tel service, mais de désigner simplement, pour chaque session d'un jury d'expropriation ou pour chaque affaire qui se présente isolément, l'avocat ou l'avoué de l'Administration. Cette désignation étant essentiellement temporaire, c'est à vous, Monsieur le Préfet, qu'il appartient d'y procéder sur la proposition de l'Ingénieur en chef, et vous devrez dorénavant, en pareil cas, ne m'en référer que si l'accord ne pouvait s'établir, pour le choix à faire, entre vous et ce chef de service.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. Varroy.

(N° 405)

[30 juin 1880.]

Reproduction de dessins.

Monsieur l'Ingénieur en chef, l'emploi des procédés de reproduction mécanique des dessins et des pièces écrites se généralise de plus en plus, tant dans les administrations publiques que dans l'industrie privée. On apprécie mieux chaque jour les services qu'ils y rendent sous le triple rapport de la rapidité, de l'absolue fidélité et de l'économie. Aussi le moment me semble-t-il venu de les introduire dans les bureaux d'ingénieur.

En permettant d'y réserver à des travaux plus utiles les agents immobilisés aujourd'hui par la confection manuscrite des calques et des copies, ces procédés équivaudront à un véritable accroissement du personnel. D'autre part, ils permettront de multiplier les exemplaires des pièces intéressantes, dans la mesure que réclament les besoins de l'Administration supérieure, des commissions, des chantiers et des archives.

Pour les tirages à un grand nombre d'exemplaires, qui exigent l'intervention de la presse (autographie sur pierre ou sur zinc, photozincographie, photogravure, etc.), l'industrie privée pré-

sente en général des ressources suffisantes. Aussi serait-ce seulement par des motifs exceptionnels que l'Administration pourrait être amenée à autoriser la création d'ateliers de ce genre dans les services d'ingénieurs.

Au contraire, lorsqu'on se contente de quelques épreuves (comme c'est le cas le plus fréquent), il suffit de recourir pour les dessins, aux tirages directs sur papiers impressionnables, et, pour les pièces écrites, au chromographe..., c'est-à-dire à des procédés aussi simples à installer qu'à mettre en œuvre. Dès lors, si l'industrie locale ne sait pas s'organiser pour répondre à ces besoins, ou si elle veut vendre trop chers ses services, il peut y avoir lieu de se passer d'elle et de faire ces reproductions dans les bureaux eux-mêmes.

Mais, en cas d'appel à l'industrie, comme d'opérations directes, il importe que les ingénieurs soient exactement renseignés sur les ressources que les nouveaux procédés mettent ainsi à leur disposition.

Dans une circulaire récente, je vous ai déjà signalé l'intérêt que je prenais à l'emploi de ces procédés. Ils seront décrits avec détail dans un petit manuel que prépare la Direction des cartes et plans; mais ils exigent certains tours de main, dont on ne devient maître qu'en les pratiquant soi-même. De même, il est bon de recevoir de vive voix les recommandations de détail qui ont trait à la confection des calques et qui sont essentielles au succès des reproductions. Enfin, pour monter un petit atelier de ce genre, il importe d'en avoir étudié l'agencement sur place, d'avoir appris à contrôler la qualité des fournitures. Il y a là tout un ensemble de notions pratiques, que ne peut pas donner un livre, et qui exigent le contact direct entre le moniteur et les opérateurs à former.

C'est ce qu'ont bien compris un certain nombre de vos collègues, qui, voulant recourir aux nouveaux procédés de reproduction, ont mis spontanément leurs agents en rapport avec l'atelier de photographie, de zincographie et de tirages directs, installé dans les bâtiments du Ministère des Travaux publics. Leur initiative ayant eu d'heureux résultats, j'ai décidé que cette mesure serait généralisée, et que chaque service d'ingénieur en chef déléguerait un employé, qui viendrait faire un court stage dans l'atelier du Ministère.

Pendant ce séjour, qui pourra n'être que de quarante-huit heures, le délégué étudiera l'agencement et l'outillage; il se familiarisera avec les opérations, manipulera lui-même, et s'attachera

à recueillir les renseignements les plus complets sur les procédés les mieux adaptés aux besoins du service qui l'envoie.

Il importe de choisir ce délégué avec beaucoup de soin dans votre personnel tout entier. Parmi vos agents, il doit s'en trouver au moins un (conducteur, employé secondaire ou même temporaire), qui ait eu l'occasion de révéler les qualités d'esprit et de main requises pour cet emploi.

En vue de diminuer le nombre des délégués et les frais de cet apprentissage, il conviendra que, sauf exception motivée, les ingénieurs en chef d'un même département se concertent pour désigner un agent unique, qui, au retour de sa mission, servirait à son tour de moniteur à ses collègues des autres services.

Quant aux frais de la mission des agens, ils seront réglés conformément à l'arrêté du 26 décembre [illegible], et imputés sur les crédits dont vous disposez. A ce point de vue, quand il n'y aura pas de raison spéciale de procéder autrement, il conviendra de choisir de préférence le délégué dans un service de travaux neufs, dont la dotation supportera plus aisément cette charge.

Comme l'atelier du Ministère ne peut recevoir à la fois qu'un nombre limité d'agents pour que leur stage soit efficace, je vous prie, après vous être concerté avec vos ingénieurs et vos collègues, de m'indiquer le plus tôt possible, et au plus tard avant le 15 juillet, le nom de l'agent délégué, et les époques auxquelles les convenances de service ne permettraient pas de l'appeler sans inconvénient à Paris. Aussitôt ces renseignements réunis, il sera procédé à un travail d'ensemble pour régler l'ordre des convocations.

J'attache une sérieuse importance aux mesures qui font l'objet de cette circulaire, et je les recommande à votre attention toute spéciale. L'Administration se tiendra d'ailleurs à votre disposition pour vous fournir tous les éclaircissements techniques dont vous pourriez avoir besoin, et vous aider à lever les difficultés de détail que vous rencontreriez dans l'application.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des travaux publics,

H. VARROY.

(N° 406)

[5 juillet 1880.]

Intérêts dus par l'État sur le prix des acquisitions d'immeubles.

Monsieur le Préfet, il résulte des renseignements fournis à mon administration que les ordonnateurs secondaires de mon département n'ont pas une manière uniforme de calculer les intérêts dus par l'État à ses créanciers sur le prix des acquisitions d'immeubles faites en vue d'un travail d'utilité publique. Il arrive quelquefois, notamment, que l'époque à laquelle ces intérêts doivent être arrêtés se trouve dépassée au détriment du Trésor.

La présente circulaire a pour objet de rappeler sommairement les règles générales à suivre pour le calcul des intérêts dont il s'agit.

Aux termes de l'article 55 de la loi du 3 mai 1841, les intérêts des indemnités qui n'ont été ni acquittées ni consignées dans les six mois qui suivent la décision du jury courent de plein droit à l'expiration de ce délai. Toutefois, dans le cas où la prise de possession précède l'expiration de ce délai, l'État doit, conformément à l'article 1652 du Code civil, payer les intérêts suivant les règles du droit commun, c'est-à-dire à dater du jour de la prise de possession.

Reste la question de savoir à quelle date ces intérêts doivent être arrêtés.

En principe, l'État se libère vis-à-vis de son créancier soit par la remise qu'il lui fait du mandat de payement, soit par la consignation du montant de la somme due. Dans le premier cas, les mandats délivrés par les ordonnateurs secondaires ne pouvant être acquittés par la trésorerie générale que cinq jours après leur émission, il a été admis par une décision, en date du 28 mars 1866, émanée de l'Administration des finances, que les intérêts doivent être comptés jusqu'à l'expiration de ce délai. Mais, lorsque le mandat n'a pu être remis en temps utile à la partie prenante, par une circonstance provenant du fait de l'administration, il est dû de nouveaux intérêts pour ce retard. Or, ce supplément d'intérêts doit correspondre exactement aux jours de retard, et pour qu'il en soit ainsi, il devra faire l'objet d'un règlement complémentaire.

En ce qui concerne le second cas, relatif à la consignation, les

intérêts doivent être calculés jusqu'au jour où la consignation a pu être effectuée par le trésorier-payeur général comme agent de la Caisse des dépôts et consignations. Il importe donc que, pour ne pas laisser courir des intérêts à la charge du Trésor, MM. les Ingénieurs des ponts et chaussées se mettent sans délai en mesure de faire opérer la consignation.

En droit, cette consignation peut être effectuée toutes les fois que des obstacles s'opposent au payement de l'indemnité entre les mains du vendeur.

En fait, comme il importe que l'Administration donne aux expropriés toutes les facilités compatibles avec les intérêts du Trésor, MM. les Ingénieurs pourront ajourner leurs propositions de consignations quand les obstacles au payement leur paraîtront de nature à être levés à bref délai; mais alors il sera nécessaire que les ayants droit déclarent explicitement se contenter du chiffre d'intérêts qui leur aurait été compté en cas de consignation.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, que j'adresse directement à M. les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
H. VARROY.

(N° 407)

[6 juillet 1880.]

Service de grands travaux. — Dépenses. — Bureaux des ingénieurs. — Bureaux extérieurs. — Mémoires.

Monsieur le Préfet, diverses instructions et, en dernier lieu, la circulaire du 30 janvier 1880 (*) ont indiqué les dépenses auxquelles les frais fixes des ingénieurs sont destinés à pourvoir et celles qui restent à la charge de l'État.

Malgré le soin que l'Administration avait pris de spécifier les cas particuliers dans lesquels certaines fournitures pourraient être remboursées aux ingénieurs en dehors de leurs frais fixes, j'ai

(*) *Annales* 1880, p. 223.

constaté que les prescriptions réglementaires n'ont pas été interprétées de même dans tous les services. La présente circulaire a pour but d'éviter à l'avenir ces divergences.

Je vous prie de veiller, en ce qui vous concerne, Monsieur le Préfet, à ce que les indications qui y sont contenues soient strictement observées.

BUREAUX DES INGÉNIEURS.

Aux termes des circulaires des 28 février 1850 et 30 janvier 1880, les ingénieurs doivent, au moyen des fraisfixes qui leur sont attribués, pourvoir aux dépenses de loyer, ameublement, chauffage, éclairage, entretien de leurs bureaux, ainsi qu'à toutes les fournitures de papeterie.

Toutes les décisions particulières par lesquelles l'Administration a autorisé autrefois, dans certains services, le remboursement de dépenses de cette nature doivent cesser d'avoir leur effet à dater du 1er janvier 1880; toutefois, certaines fournitures de grosse papeterie et certaines dépenses d'ameublement des bureaux des ingénieurs peuvent être laissées à la charge de l'Administration dans les cas déterminés ci-après.

1° FOURNITURE DE GROSSE PAPETERIE.

Dans les services de grands travaux (chemins de fer, rivières, canaux, ports maritimes) d'une grande étendue, ou qui, par leur importance considérable, nécessitent pour les ouvrages neufs la production de nombreux projets dressés en plusieurs expéditions et entraînent par là même, dans les bureaux d'ingénieurs ordinaires, de très fortes dépenses de grosse papeterie, l'imputation des dépenses ci-après spécifiées pourra avoir lieu sur les fonds des travaux :

Papiers lavis et à dessiner en feuilles ;

Papiers et toiles sans fin pour dessiner et calquer ;

Papiers nécessaires pour la reproduction des *dessins-types* par l'autographie, la photographie, etc., soit lorsque ces travaux sont exécutés directement dans les bureaux des ingénieurs, soit quand la fourniture des papiers n'est pas comprise dans le prix des reproductions elles-mêmes.

Cartes ;

Cartonnage pour l'expédition des dossiers ;

Collage de plans, cartes et dessins, y compris l'achat de la toile nécessaire ;

Achat à titre exceptionnel, dans les mêmes conditions et après autorisation préalable de l'Administration, d'appareils à autographier, à calquer, etc., qui seront conservés dans les bureaux et figureront dans les inventaires des arrondissements.

Mais il est bien entendu que ces mesures exceptionnelles, limitées, comme il est dit plus haut, *aux services d'une étendue ou d'une importance considérable*, doivent faire, dans chaque cas, l'objet de propositions spéciales qui seront revêtues de l'approbation de l'Administration après avis de l'inspecteur général de la division.

Pour assurer la complète exécution de ces dispositions, MM. les chefs de service devront donc adresser, *avant le* 15 *décembre de chaque année et par l'intermédiaire de l'inspecteur général*, des rapports justificatifs et un état récapitulant, *par arrondissement d'ingénieur* et par *ligne de chemin de fer*, pour les services de ce genre, ou par rivière, canal, port maritime, suivant les cas :

1° La nature, la quantité et le montant des fournitures prévues dont l'approbation est demandée pour l'année qui va commencer ;

2° Le montant des dépenses de même nature faites pendant l'année écoulée.

Cette autorisation accordée, la justification des dépenses aura lieu sur la production de mémoires *qui seront transmis, pour approbation, à l'Administration, par l'intermédiaire de MM. les Préfets.*

Dans le cas où les chiffres prévus viendraient à être dépassés avant la fin de l'année, il en sera rendu compte par un rapport spécial, et une nouvelle autorisation devra être demandée ainsi qu'il est dit ci-dessus : elle sera examinée et, s'il y a lieu, accordée dans la même forme.

2° MOBILIER DES BUREAUX DES INGÉNIEURS.

Aux termes des règlements actuellement en vigueur et notamment des circulaires des 28 février 1850 et 30 janvier 1880, l'ameublement des bureaux d'ingénieurs et leur entretien sont à la charge de ces fonctionnaires, qui peuvent d'ailleurs se les transmettre l'un à l'autre lorsqu'ils viennent à changer de poste.

Dans les services de grands travaux, il n'en peut être ainsi en raison de la durée nécessairement limitée qui leur est assignée, et, à un moment donné, le titulaire d'un poste se trouvera dans

l'impossibilité de pouvoir céder à un successeur les installations dont il aurait eu à supporter la dépense. C'est pour remédier à cette anomalie dans les situations réciproques des ingénieurs que la deuxième exception dont il a été question plus haut a paru devoir être admise, sans qu'il puisse y avoir lieu d'ailleurs à aucune mesure de rétroactivité.

En conséquence, les ingénieurs appelés à un poste, par suite de création d'emploi, dans un des services de grands travaux, pourront être indemnisés des frais de première installation de leurs bureaux (non compris bien entendu leur cabinet personnel, qui, dans tous les cas, doit demeurer à leur charge).

Les dépenses à faire dans ces conditions pour les installations de nouveaux bureaux, consistant dans l'acquisition de tables, chaises, casiers, étagères, poêles, lampes, boîtes en bois ou cartons pour les archives et le service courant, chemises en carton pour les dossiers, seront payées sur le fonds des travaux.

L'autorisation sera donnée par l'Administration sur la production d'un rapport motivé indiquant le nombre d'employés autorisés pour le service créé et devant séjourner dans le bureau, le nombre et la nature des objets, leur prix et le montant total de la dépense.

Les justifications seront faites sur la production de mémoires, dans la forme adoptée pour les dépenses de grosse papeterie.

Les objets ainsi achetés seront inscrits sur les inventaires, conformément au règlement sur la tenue des bureaux.

Ils seront entretenus en bon état aux frais de l'ingénieur.

Lorsqu'un bureau sera supprimé, le dernier titulaire enverra à l'Administration une copie de l'inventaire avec l'indication, pour chaque objet, de son état et des propositions sur l'usage qu'on peut en faire, afin qu'elle prescrive soit le nouvel emploi à lui donner, soit la remise aux domaines pour en opérer la vente, soit enfin telle autre mesure qu'elle jugera convenable et utile.

BUREAUX EXTÉRIEURS.

Ces bureaux, d'après les prescriptions de l'ordonnance du 5 février 1848 (*) et de la circulaire du 28 février 1850, ne doivent être installés que sur une autorisation spéciale de l'Administration.

Les dispositions de ces règlements ayant été trop souvent perdues de vue et, d'autre part, des incertitudes s'étant produites tant sur les conditions d'établissement de ces bureaux que sur les

(*) *Annales* 1848, p. 43.

dépenses auxquelles ils donnent lieu, il convient de fixer nettement ces divers points.

Sont réellement considérés comme bureaux extérieurs, les bureaux de chantiers qui, se rapportant directement à des sections de travaux, sont exclusivement destinés aux agents chargés de ces travaux et sont par suite tout à fait indépendants des bureaux des ingénieurs.

Il peut arriver parfois que les nécessités du service exigent l'installation, pour un temps plus ou moins long, d'un de ces bureaux dans la ville où réside l'ingénieur.

L'administration ne se refuse pas, même dans ce cas, à autoriser ces bureaux comme bureaux extérieurs, et, par conséquent, à prendre à sa charge les dépenses qui s'y rapportent ; mais il doit être bien entendu que cette mesure est soumise aux trois conditions suivantes :

1° Que la nécessité de l'installation soit nettement établie ;

2° Que cette situation prenne fin aussitôt que possible.

3° Que ces bureaux soient complètement distincts de ceux des ingénieurs et appropriés exclusivement aux besoins temporaires en vue desquels ils ont été autorisés.

En règle générale, sauf des cas tout à fait exceptionnels sur lesquels l'Administration supérieure doit être appelée à statuer et uniquement motivés soit par la difficulté des opérations, soit par la nature du pays, l'installation des bureaux extérieurs ne peut être autorisée qu'après l'approbation donnée aux projets définitifs de tracés et de terrassements, lorsque l'exécution des travaux est prévue comme prochaine.

Leur installation demeure soumise pour l'avenir aux règles suivantes :

Les bureaux extérieurs ne pourront être établis que sur l'autorisation spéciale et préalable de l'administration supérieure.

Tous les frais qu'ils nécessiteront, location, acquisition et entretien du matériel, fournitures de bureau de toutes sortes, éclairage et chauffage, seront payés sur les fonds des travaux. Il sera justifié de toutes ces dépenses par la production de mémoires dans la forme indiquée plus haut pour les dépenses de grosse papeterie et de mobilier de bureaux.

L'autorisation fixera l'emplacement des bureaux et leur prix de location qui ne pourront être modifiés, dans aucun cas, sans une nouvelle autorisation. Les baux ou les conventions, quelle qu'en soit la forme, seront également soumis à l'Administration.

L'acquisition du mobilier, son inscription à l'inventaire et les

mesures à prendre pour la remise de ce mobilier seront soumises aux règles indiquées ci-dessus pour le mobilier des bureaux des ingénieurs en cas de création d'emploi dans un service de grands travaux; toutefois, *les frais d'entretien demeureront à la charge de l'État.*

Chaque année, avant le 15 décembre, MM. les Chefs des services intéressés adresseront, par l'intermédiaire de l'inspecteur général : 1° un rapport justificatif indiquant des prévisions des dépenses de toute nature; 2° un état récapitulant le montant de ces dépenses par arrondissement d'ingénieur, par chemin de fer et par bureau.

Le même état fera connaître le montant les dépenses faites pendant l'année écoulée pour chacun des bureaux précédemment autorisés, et l'ingénieur en chef en proposera le maintien ou la suppression par une note motivée.

MÉMOIRES.

L'habitude a été prise, dans un certain nombre de services, d'adresser des demandes d'approbation de mémoires de dépenses, souvent sans explications ni justifications, quelquefois même au moyen d'un simple bordereau de transmission. Dans ces conditions, en l'absence de tout rapport explicatif et par suite des indications vagues ou incomplètes portées sur ces mémoires, l'Administration se trouve la plupart du temps dans l'impossibilité d'établir nettement la part de dépense qui incombe soit à des bureaux extérieurs, soit au service même de l'ingénieur.

Pour faire cesser cette confusion, les dispositions suivantes devront être observées avec soin :

Tout envoi de mémoires devra être accompagné d'un rapport justificatif.

Les mémoires relatifs à des dépenses de bureaux d'ingénieur (grosse papeterie ou mobilier, suivant les cas) feront mention, indépendamment du service et de l'arrondissement de l'ingénieur, de la date de la décision annuelle qui a autorisé la dépense.

En ce qui concerne les bureaux extérieurs, les mémoires devront, en sus des indications ci-dessus, porter la dénomination du bureau, l'indication du lieu où il est installé, enfin la date de la décision qui en a autorisé soit l'installation, soit le maintien.

Un dernier point doit être également signalé d'une manière toute spéciale à l'attention de MM. les ingénieurs.

Il arrive souvent que les dépenses de papeterie, de matériel de bureau ou de bureaux extérieurs, voire même d'imprimés, sont

portées sur un même mémoire avec des fournitures d'outils, câbles, chèvres, cabestans, etc. Souvent aussi, lorsque des dépenses de natures si diverses ne sont pas groupées sur un même mémoire, elles font l'objet d'un envoi commun et de justifications contenues dans un seul rapport.

Cette manière de procéder est défectueuse et peut donner lieu à des erreurs ou à des retards.

Les pièces de dépenses envoyées à l'administration devant, suivant leur nature, être dirigées sur des services différents, il conviendra donc d'établir *des mémoires et rapports séparés* pour chacune des trois catégories de dépenses spécifiées ci-après, savoir :

1° Fournitures destinées aux bureaux des ingénieurs (grosse papeterie, ameublement, cartes, appareils à calquer, instruments, etc.) et toutes les dépenses de bureaux extérieurs, à l'exception des imprimés (2e division du Personnel, 1er bureau);

2° Fournitures ou travaux d'impression et d'autographie (Division des services administratifs rattachés au Cabinet, 2e bureau);

3° Achats d'outils, câbles, fers, cabestans, etc., toutes dépenses enfin qui sont considérées comme s'appliquant directement aux travaux (suivant les cas, Direction de la construction des Chemins de fer ou Direction des Routes et de la Navigation).

Telles sont, Monsieur le Préfet, les diverses mesures qui m'ont paru devoir être adoptées, non seulement pour assurer un fonctionnement régulier à toute cette partie importante du service, mais encore pour faciliter à la fois et le travail des ingénieurs et celui auquel doit se livrer l'Administration.

Ces dispositions, qui annulent toute décision contraire prise antérieurement pour le même objet, auront leur effet à dater du 1er juillet 1880.

En raison toutefois de l'époque déjà avancée de l'année, il m'a paru y avoir lieu d'admettre une mesure transitoire. J'ai décidé, en conséquence, que MM. les ingénieurs des services intéressés m'adresseront immédiatement, dans la forme prescrite et avec leurs propositions justificatives, un état indiquant :

1° Le montant des dépenses de fournitures de bureau faites pendant le 1er semestre;

2° Les dépenses prévues en grosse papeterie, etc., pour le 2e semestre.

Il sera statué d'urgence sur ces propositions.

Quant aux dépenses courantes des bureaux extérieurs, la présente décision n'aura son effet qu'à dater du 1er janvier prochain.

jusqu'à la fin de l'année courante, époque à laquelle est d'ailleurs prescrit l'envoi des états et propositions, MM. les Chefs de service me transmettront simplement, comme par le passé, les divers mémoires des dépenses effectuées, *mais en les complétant conformément aux indications prescrites.*

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
H. Varroy.

(N° 408)

[19 juillet 1880.]

Canaux. — Profil en travers type. — Instructions.

Monsieur le Préfet, la loi du 5 août 1879 (*), après avoir classé, suivant la nature et l'importance des besoins qu'elles desservent, les voies navigables du territoire en lignes principales et lignes secondaires, porte (art. 2) :

Les lignes principales doivent avoir, au minimum, les dimensions suivantes :

Profondeur d'eau	2m,00
Largeur des écluses	5m,20
Longueur des écluses entre la corde du mur de chute et l'enclave des portes d'aval	38m,50
Hauteur libre sous les ponts	3m,70.

J'ai pensé qu'il pourrait être utile de compléter ces dispositions par la détermination du profil en travers des canaux, et j'ai appelé une Commission d'Inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées à examiner cette question.

En rendant compte du résultat de son travail, la Commission a fait observer que, dans le profil en travers d'un canal, il y a à considérer :

1° La largeur au plafond;

(*) *Annales* 1879, p. 1541.

2° La profondeur de ce plafond au-dessous du niveau normal du bief;

3° L'inclinaison des talus intérieurs de la cuvette;

4° Les dispositions spéciales à prendre pour la défense de ces talus à la ligne d'eau;

5° La hauteur des chemins de halage au-dessus du niveau normal des biefs;

6° La largeur des chemins de halage et de contre-halage; leur pente transversale;

7° L'inclinaison des talus extérieurs, soit en déblai, soit en remblai;

8° Les fossés ou rigoles d'assainissement; les contre-fossés latéraux, etc.

Largeur au plafond. — D'après la Commission, à de rares exceptions près, tous les ingénieurs s'accordent pour admettre au plafond une largeur de 10 mètres; c'est donc cette largeur qu'il semble convenable de consacrer. Il est toutefois indispensable de bien préciser à quelle profondeur au-dessous du plan d'eau elle doit être mesurée. Dans certains canaux, on a compté 10 mètres au niveau du plafond *théorique*, supposé établi à 2 mètres en contre-bas de la retenue; il y a ainsi moins de 10 mètres au niveau du plafond réel, descendu en contre-bas du précédent. Dans d'autres canaux, on a compté la largeur de 10 mètres au niveau du plafond réel, ce qui donne une largeur plus grande au niveau du plafond théorique, correspondant exactement au mouillage de 2 mètres.

La Commission a pensé qu'il y avait lieu d'adopter le premier mode de mesurage comme étant le plus ordinaire et comme constituant un minimum parfaitement suffisant pour le croisement des bateaux chargés. Quant au second mode de mesurage, il ne sera pas proscrit d'une manière absolue, mais il ne devra être admis qu'à titre d'exception et être justifié dans chaque cas, notamment, par exemple, par la tendance des talus à s'affaisser et à s'avancer vers l'axe du canal.

Largeur dans les courbes. — Il est clair que, dans les courbes dont le rayon est inférieur à une certaine limite, la largeur du plafond doit être augmentée d'une quantité d'autant plus grande que le rayon est plus faible. La Commission croit devoir indiquer, comme règle à adopter, la formule empirique qui suit :

$$x = 10 \text{ mètres} + \frac{380 \text{ mètres}}{R},$$

dans laquelle x représente la largeur mesurée à 2 mètres en contre-bas de la retenue normale, et R le rayon de l'axe. Il est spécifié ici que cette formule s'applique au cas où le profil comporte des talus en terre, en sorte que, au niveau du fond des bateaux qui n'enfoncent que de 1^m,80, la largeur libre est augmentée de 60 centimètres ou de 80 centimètres, suivant que ces talus sont inclinés à 1 1/2 ou 2 de base pour 1 de hauteur.

Pour des rayons compris entre 1.000 mètres et 100 mètres, les largeurs ainsi obtenues assurent un jeu total variant de 60 centimètres à 1 mètre, pour les talus à 1 1/2 pour 1, et de 80 centimètres à 1^m,20, pour les talus à 2 pour 1, les plus grands jeux correspondant d'ailleurs aux courbes les plus raides.

Les largeurs nécessaires augmentant rapidement à partir du rayon de 200 mètres, il semble convenable, à moins de sujétions locales impérieuses, de ne pas descendre au-dessous de cette limite. (*La formule qui donnerait une largeur infinie pour* R $=0$ *cesse d'être applicable au delà de* R $=$ 100 *mètres*.)

Dans les parties où les talus sont raidis ou même remplacés par des murs verticaux ou à faible fruit, il convient d'augmenter la largeur au plafond de la quantité nécessaire pour que, au niveau du fond des bateaux enfonçant de 1 m. 80 cent., on obtienne sensiblement les largeurs résultant de la formule qui précède.

La Commission ne pense pas, d'ailleurs, qu'il y ait lieu de prescrire des règles en ce qui concerne les sections rétrécies que, par économie, on pourrait être amené à proposer dans les tranchées profondes, dans la traversée des villages, etc.; là encore, toute latitude doit être laissée aux ingénieurs, qui auront à justifier les profils exceptionnels afférents à chaque passage difficile.

Profondeur du plafond au-dessous du niveau normal du bief.— La profondeur des lignes principales a été fixée, par la loi du 5 août 1879, à 2 mètres. C'est le chiffre en vue duquel des chargements doivent toujours pouvoir être réglés et d'après lequel doivent être établis les seuils des écluses. Mais, pour être assuré qu'il ne se trouvera jamais réduit au-dessous de cette limite, il semble convenable d'adopter dans les biefs un excédent de profondeur suffisant pour compenser les envasements et les ensablements, qu'on peut, dès lors, laisser s'accumuler pendant un temps plus ou moins long, avant d'en entreprendre le curage ou le dragage. Cet excédent paraît pouvoir être fixé en général à 20 centimètres. Il pourrait être diminué dans les canaux où l'on n'a point d'atterrissement à redouter, de même qu'il pourrait être augmenté dans

ceux où des dépôts considérables sont à craindre ; mais alors les ingénieurs auront à justifier les profondeurs s'écartant du type de 2 mètres 20 cent.

Inclinaison des talus intérieurs de la cuvette. — L'inclinaison à donner aux talus intérieurs de la cuvette dépend essentiellement de la nature des terrains; on peut prendre pour type celle qui correspond à 3 de base pour 2 de hauteur et qui est le plus généralement adoptée, sans prescrire toutefois des inclinaisons plus raides, dans les déblais résistants, et des inclinaisons plus douces, dans les terres manquant de consistance ; mais, dans ces derniers cas, les dispositions proposées devront être l'objet d'une justification spéciale.

Dispositions spéciales à prendre pour la défense des talus à la ligne d'eau. — Pour la défense des talus à la ligne d'eau, divers procédés sont employés. Dans certains canaux, notamment dans ceux de la région de l'Est, on a prévu une petite banquette de 50 centimètres de largeur, destinée à être plantée en joncs, en iris, en glaïeuls ou en roseaux, qui rompent l'action du batillage et des vagues et qui retiennent les terres. Dans d'autres, notamment dans ceux de la région du Nord, on a donné la préférence à une bande perreyée, régnant sur une faible partie du talus, en dessus et en dessous du plan d'eau, et soutenue par une longrine fixée sur des pieux.

Bien d'autres systèmes de défense peuvent être employés, et il ne semble pas qu'il y ait lieu de prescrire aucune règle à cet égard, ces systèmes étant susceptibles de varier, non seulement avec la nature des terrains exposés aux corrosions, mais encore et surtout avec le mode de halage des bateaux et avec l'importance du mouvement de la navigation. Les ingénieurs auront donc, dans chaque cas, à motiver les dispositions spéciales qu'ils proposeront.

Hauteur des chemins de halage au-dessus du niveau normal des biefs. — La hauteur des chemins de halage, au-dessus du plan d'eau normal des biefs, ne semble pas de nature à être fixée d'une manière invariable. Sans parler des digues exposées aux crues des rivières latérales et qu'il est nécessaire de rendre insubmersibles, sans parler des tranchées où, pour diminuer le cube des terrassements, on peut être amené à établir les chemins de halage à une grande hauteur au-dessus du plafond du canal, il est clair

qu'on a besoin d'une plus forte revanche dans les biefs très courts, où le plan d'eau est sujet à de brusques oscillations, que dans les biefs longs, où le jeu des éclusées ne produit que des variations insensibles de niveau; il est clair aussi qu'une plus grande revanche est nécessaire dans les biefs qui reçoivent des prises d'eau libres, pouvant être grossies par des orages, que dans ceux qui ne sont alimentés que par l'écluse d'amont; il semblerait encore que, dans les forts remblais, où les digues courraient de bien plus sérieux dangers que dans les déblais, si elles venaient à être surmontées par les petites vagues, un supplément de revanche serait justifié; enfin, la hauteur des chemins de halage au-dessus du plan d'eau peut être plus ou moins grande, suivant qu'on les établit avec ou sans bourrelets gazonnés sur l'arête intérieure de la digue. Ces bourrelets sont en usage sur plusieurs canaux, tant comme garantie contre le déversement des eaux que comme moyen de sécurité pour les passants, et, bien qu'ils ne soient pas admis par tous les ingénieurs, il ne semble pas qu'il y ait lieu de les proscrire, surtout quand ils remplissent le rôle de banquettes de sûreté, le long des portions de digue servant de chemins de desserte, ou même de véritables routes. Dans de pareilles conditions, il n'y a pas à formuler de règle générale; il convient de se borner à proposer une hauteur minima de 50 centimètres, pour les chemins de halage, au-dessus du niveau normal du bief, quand cette hauteur doit être augmentée de celle d'un bourrelet gazonné, et une hauteur minima de 60 centimètres, quand il n'y a pas de bourrelet.

Largeur des chemins de halage et de contre-halage; leur pente transversale. — La largeur des chemins de halage dépendant du mode de traction employé pour les bateaux, et ce mode variant encore sensiblement d'une région à l'autre, il semble difficile de poser une règle précise. Dans certains canaux, on a admis un chemin de halage de 4 à 5 mètres de largeur et un chemin de contre-halage de 3 à 4 mètres. Dans d'autres, on a adopté deux chemins de halage égaux, ayant chacun 4 mètres de largeur. Cette dernière disposition semble préférable, en ce qu'elle permet aux charretiers de changer de rive quand le vent pousse les bateaux par le travers. La Commission pense, dès lors, qu'il y a lieu, sinon de la prescrire, du moins de la recommander. A la rigueur, deux couples de chevaux peuvent se croiser sur un chemin de 3 mèt.; mais c'est avec une grande gêne et une certaine perte de temps. Il convient donc, quand il y aura un bourrelet de sûreté, que

celui-ci soit pris en dehors de la largeur de 4 mètres, afin que cette largeur reste entièrement libre pour le halage.

Quant à la plate-forme des chemins, quelle que soit leur largeur la Commission pense qu'elle ne doit pas être établie horizontalement, mais avec une pente de 4 centimètres par mètre, dirigée vers l'extérieur, conformément au type en usage au canal de l'Est.

En ce qui concerne les banquettes de halage servant de desserte aux propriétés riveraines ou même servant de chemins proprement dits, la largeur en sera, dans chaque cas, justifiée par les ingénieurs, de même que celle des parties où, en raison de certaines difficultés locales, on serait obligé d'adopter des chiffres inférieurs au minimum de 3 mètres.

Inclinaison des talus extérieurs, soit en déblai, soit en remblai. — Fossés ou rigoles d'assainissement, contre-fossés latéraux. — Il n'y a pas de lieu de formuler les règles générales en ce qui concerne les talus extérieurs, soit en déblai, soit en remblai, non plus qu'en ce qui touche les fossés ou rigoles d'assainissement et les contre-fossés. Dans les cas les plus ordinaires, les talus de déblai devront être inclinés à 45 degrés et les talus de remblai à 1 1/2 de base pour 1 de hauteur; mais toute latitude doit être laissée aux ingénieurs pour faire varier ces inclinaisons suivant la nature des terrains, et pour diviser les talus en gradins, si leur élévation justifie cette disposition. Quant aux fossés ou rigoles d'assainissement et aux contre-fossés latéraux, ils dépendent de tant d'éléments variables, qu'on ne saurait les soumettre d'avance à aucun type; il semble suffire de recommander aux ingénieurs d'étudier toujours avec grand soin ces détails accessoires, si utiles pour défendre le canal contre les eaux extérieures et pour garantir les propriétés riveraines contre les effets des infiltrations.

En terminant, la Commission a fait observer que, dans son opinion, les dimensions recommandées s'appliquent principalement aux canaux neufs à créer, et qu'à moins de raisons majeures à justifier, il ne s'agit pas de les appliquer à la lettre aux canaux existants, dans lesquels, par exemple, on ne pourrait réaliser un supplément de profondeur de 20 centimètres qu'en détruisant des chapes en béton ou d'autres travaux dispendieux à rétablir ou à modifier.

Le conseil général des Ponts et Chaussées, appelé à délibérer sur le rapport de la Commission, a émis l'avis qu'il y avait lieu d'en adopter les conclusions, sous les seules réserves suivantes :

1° *En ce qui concerne la hauteur des chemins de halage au-dessus du niveau normal des biefs :*

On augmentera de 10 centimètres le minimum de hauteur proposé par la Commission. Ce minimum sera porté ainsi à 50 centimètres, pour les digues qui doivent être surmontées d'un bourrelet gazonné, et à 60 centimètres pour les autres.

2° *En ce qui concerne la largeur des chemins de halage et de contre-halage :*

On donnera, en général, 5 mètres à l'un et 3 mètres à l'autre, afin de réserver la possibilité d'utiliser l'un d'eux comme chemin ordinaire, ces largeurs étant comptées en dehors du bourrelet gazonné.

J'approuve de tous points, Monsieur le Préfet, l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, et je vous prie d'inviter MM. les Ingénieurs à se conformer aux dispositions qui précèdent.

J'adresse une ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,

H. VARROY.

PERSONNEL.

(N° 409)

Juin 1880.

INGÉNIEURS.

1° PROMOTIONS.

18 *juin* 1880. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, les ingénieurs en chef des ponts et chaussées de 2e classe dont les noms suivent :

MM. Descombes.
Combier.
Darcel.
Godin de Lépinay.
Gauckler.
MM. de Ponton d'Amécourt.
Bazin.
Moreau.
de Sansac.

Cette disposition aura son effet à dater du 1er juin.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

15 *juin* 1880. — M. Jenner, ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine, du service du canal d'Ille-et-Rance et de la navigation de la Vilaine canalisée depuis l'amont du port de Dinan jusqu'au busc d'aval de l'écluse de Malon, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, pour être chargé de la direction des travaux hydrauliques du port militaire de Brest, en remplacement de M. Verrier, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Jenner sera considéré comme étant en service détaché.

16 *juin*. — M. Soulié, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé,

à la résidence de Paris, du 9ᵉ arrondissement (ligne de Paris à Auneau) du service d'études et travaux des chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Prompt, est mis à la disposition de M. le Maire de Rennes, et autorisé à se charger des travaux à exécuter pour l'alimentation d'eau de cette ville.

M. Soulié sera considéré comme étant en service détaché.

17 juin 1880. — M. Poulet, ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, chargé, à la résidence de Nevers, du 3ᵉ arrondissement du service de la navigation de la 2ᵉ section de la Loire, et du 4ᵉ arrondissement (ligne de Nevers à Tamnay), du service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Lucas et du 2ᵉ arrondissement (ligne de Sancoins à la Peyrouse) du service confié à M. l'ingénieur en chef Ravier, est autorisé à entrer au service de l'administration des chemins de fer de l'État, en qualité d'ingénieur-adjoint à l'ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, à la résidence de Tours.

M. Poulet sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

17 juin 1880. — M. Rœderer, ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, chargé, dans le département de l'Oise, du service ordinaire de l'arrondissement de Senlis et du 1ᵉʳ arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Barcel, est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la compagnie des chemins de fer P. L. M.

4° DISPONIBILITÉ.

17 juin 1880. — M. Bidault, ingénieur en chef de 2ᵉ classe, actuellement en congé, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
14 juin 1880. — M. Verrier, ingénieur en chef de 1ʳᵉ classe	16 juin 1880
19 juin. — M. Marx, inspecteur général de 2ᵉ classe	24 juin 1880
M. Marx conservera d'ailleurs ses fonctions jusqu'à la désignation de son successeur.	
19 juin. — M. de la Rue, sous-ingénieur	1ᵉʳ juillet 1880

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Levert**, ingénieur en chef de 1re classe, en retraite	9 juin 1880
M. **Nadault de Buffon**, ingénieur en chef en retraite	18 juin 1880
M. **Marini**, ingénieur en chef de 1re classe	18 juin 1880

7° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *juin* 1880. — Est reportée du 20 au 1er avril 1880 la date d'exécution de la décision du 28 avril par laquelle M. **Sévène**, ingénieur en chef de 1re classe, a été mis en congé renouvelable et autorisé à rester attaché, en qualité de Directeur de la compagnie, au service de la compagnie des chemins de fer d'Orléans et prolongements.

Idem. — M. **Tavernier**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Dijon, du 4e arrondissement des études du canal de la Marne à la Saône, est chargé, dans le département du Rhône, à la résidence de Lyon, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre en remplacement de M. **Jourdan**, appelé à d'autres fonctions.

5 *juin.* — M. **Leroux**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Chambéry, dans le département de la Savoie, est attaché, en outre, au service du contrôle des travaux des chemins de fer de Virieu-le-Grand à Saint-André-le-Gaz et de Saint-André à Chambéry, en remplacement de M. **Guinord**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. **de Basire**, ingénieur en chef de 2e classe, reste exclusivement attaché au service de la 3e section du Conseil général des ponts et chaussées.

9 *juin.* — M. **Goupil**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département de Maine-et-Loire, à la résidence d'Angers, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord, du 6e arrondissement de service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Prompt**, et attaché au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe, est chargé en outre de l'intérim du 1er arrondissement (ligne de Clisson à Cholet) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **de Ponton d'Amécourt** et attaché également par intérim, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef **Lorieux**, au service d'études et

travaux des lignes de Nantes à Chalonnes, par Montrévault (section de Montrévault à Chalonnes) et de Montrévault à Cholet, pendant l'absence de M. **Ménard**, ingénieur ordinaire, en congé pour raisons de santé.

9 juin 1880. — M. **Barois**, ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, est maintenu au service de la mission transsaharienne jusqu'à la remise du rapport général.

14 juin. — M. **Lecomte**, ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, chargé, dans le département de la Mayenne, du service ordinaire de l'arrondissement de Laval, et attaché au service de la navigation de la Mayenne et au service du contrôle des travaux de la ligne de Laval à Angers, est chargé en outre du 5ᵉ arrondissement (ligne de Pouancé à Laval) du service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Aron** et du 5ᵉ arrondissement (2ᵉ section) du service du contrôle de l'exploitation du réseau de l'Ouest en remplacement de M. **Legras**, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Sablé à Châteaubriand (M. **Aron**, ingénieur en chef) est supprimé.

Idem. — Le service du contrôle des travaux de la ligne de Lyon à Montbrison (M. **Jollois**, ingénieur en chef; M. **Lefort**, ingénieur ordinaire) est supprimé.

Idem. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Nantes à Châteaubriant (M. **de Carcaradec**, ingénieur en chef, M. **Bonamy**, ingénieur ordinaire) est supprimé.

Idem. — M. **de Volontat**, ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, attaché au secrétariat du conseil général des ponts et chaussées, est chargé, à la résidence de Bordeaux, du 3ᵉ arrondissement du service maritime du département de la Gironde, du 4ᵉ arrondissement du service de la navigation de la Garonne et du canal latéral et du 2ᵉ arrondissement du service des études et travaux du canal de jonction de l'Adour à la Garonne, et attaché en outre au service des études et travaux relatifs au régime général de la Garonne, en remplacement de M. **Meyer** précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Calmettes**, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, chargé, dans le département de Tarn-et-Garonne, des fonctions d'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Moissac, est chargé en outre du 2ᵉ arrondissement du service de la navigation du Tarn actuellement confié par intérim à M. **Balandier**, ingénieur ordinaire à Montauban.

14 juin 1880. — M. Lamiray, conducteur de 1re classe, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, est chargé de l'intérim du 2e arrondissement du même service vacant par suite du départ de M. Biard appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. Laroche, ingénieur en chef de 2e classe, est mis à la disposition de M. le Ministre des affaires étrangères, pour être chargé, en Tunisie, d'une mission ayant pour but l'étude de deux projets de ports destinés à desservir la ville de Tunis.

15 *juin.* — Le service spécial des études du canal de jonction de la Garonne à la Loire est réparti comme il suit en quatre arrondissements d'ingénieur ordinaire.

1er arrondissement.

Tracé de Bordeaux à Candes :

M. Iribe, ingénieur auxiliaire des travaux de l'Etat à Angoulême.

2e arrondissement.

Tracé de Bourges entre la séparation du tracé de Candes et Lussac-les-Châteaux. Jonction de ce tracé à partir de Lussac avec le tracé de Candes. Embranchement sur Niort :

M. N. . . . ., ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à Angoulême.

3e arrondissement.

Partie du tracé de Bourges depuis Lussac-les-Châteaux jusqu'à son extrémité :

M. N. . . . ., à Châteauroux.

4e arrondissement.

Tracé vers Montluçon à partir de Coutras :

M. N. . . . ., ingénieur ordinaire des ponts et chaussées à Limoges.

Idem. — M. Iribe, ingénieur auxiliaire de 3e classe, est chargé, à la résidence d'Angoulême, du premier arrondissement (tracé de Bordeaux à Candes) du service spécial des études du canal de jonction de la Garonne à la Loire.

16 *juin.* — M. Cointe, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Somme et au service du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord, est chargé dans ce dernier

service de l'intérim des fonctions d'ingénieur ordinaire (ligne d'Abbeville à Eu et au Tréport) en remplacement de M. Journet, précédemment appelé à une autre destination.

Il conserve d'ailleurs ses autres attributions.

17 *juin* 1880. — M. Reboul, ingénieur en chef de 2e classe, cesse d'être chargé du service ordinaire du département de Saône-et-Loire, et reste exclusivement chargé, à la résidence de Mâcon, d'un service spécial de chemin de fer comprenant :

1° Études et travaux.

La ligne de Chalon-sur-Saône à la ligne de Roanne à Paray-le-Monial, avec embranchement de Saint-Gengoux à Montchanin (déjà confié à M. Reboul).

2° Contrôle des travaux.

La ligne de Roanne à Paray-le-Monial (actuellement confiée à M. Ravier).

M. Reboul conservera provisoirement le service ordinaire du département de Saône-et-Loire jusqu'à la désignation de son successeur.

Idem. — Le contrôle des travaux du chemin de fer de Malesherbes à Bourron, actuellement compris dans le service de M. l'ingénieur en chef Ravier, est rattaché au service de contrôle des travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Renouard des Orgeries, ingénieur en chef de 1re classe des ponts et chaussées, à Orléans.

Idem. — M. Travelet, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Mâcon, du 1er arrondissement du service de la navigation de la Saône, est chargé, à la résidence de Dijon, du 4e arrondissement du service d'études du canal de la Marne à la Saône, en remplacement de M. Tavernier (Henri), appelé à une autre destination.

Idem. — M. Martin (Jules), ingénieur ordinaire de 1re classe, ingénieur en chef adjoint à la direction des chemins de fer de l'État, est nommé professeur du cours de chemins de fer à l'École des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. Sévène, dont la démission a été précédemment acceptée.

M. Martin conservera d'ailleurs les fonctions qu'il remplit à l'administration des chemins de fer de l'État.

Idem. — Le service de la navigation de la Saône, actuellement divisé en quatre arrondissements d'ingénieur ordinaire, sera réparti comme il suit en trois arrondissements :

1er *arrondissement.*

De Lyon au pont de Bragny :

M. N. . . . ., à Chalon.

2e *arrondissement.*

Du pont de Bragny à l'embouchure du ruisseau de l'Essertenne :

M. **Variot**, conducteur des ponts et chaussées, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Auxonne.

3e *arrondissement.*

De l'embouchure de l'Ognon à Port-sur-Saône

M. **Bouvaist**, ingénieur ordinaire à Vesoul.

17 *juin* 1880. — M. **Coindre**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département de l'Allier, à la résidence de Montluçon, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Ouest, du 11e arrondissement (1re section) du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et du 3e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Viollet-Dubreil**, est chargé, dans le département de l'Oise, du service ordinaire de l'arrondissement de Senlis et du 1er arrondissement (ligne d'Ormoy à la vallée de l'Ourcq; et d'un point de la ligne de Villers-Cotteret à Château-Thierry à une station à établir sur la ligne de Paris à Avricourt entre les stations de Trilport et de Changis), du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Darcel**, en remplacement de M. **Rœderer**, mis en congé renouvelable.

Idem. — M. **Dupin**, ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, dans le département de la Corrèze, à la résidence d'Ussel, au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur **Daigremont**, est chargé, dans le département de l'Allier, à la résidence de Montluçon, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Ouest, du 11e arrondissement (1re section) du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et du 3e arrondissement (lignes de Châteaumeillant à Montluçon et de la Guerche à la ligne de Tours à Montluçon, section comprise entre Saint-Amand et Châteaumeillant), du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Viollet-Dubreil**, en remplacement de M. **Coindre**, appelé à une autre destination.

19 *juin.* — M. **Gérard**, conducteur de 2e classe, attaché, dans

le département des Côtes-du-Nord, au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Celler**, est chargé, à la résidence de Saint-Brieuc, du 3e arrondissement du même service (ligne de la Brohinière à Carhaix, par Loudéac, 2e section, comprise entre Carhaix et la ligne de Saint-Brieuc à Pontivy), en remplacement de M. **de la Rue**.

M. **Gérard** remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

23 *juin* 1880. — M. **Tourtay**, ingénieur ordinaire de 3e classe, cesse d'être chargé du 2e arrondissement du service de la navigation de la Saône.

Il reste exclusivement chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Chalon (Saône-et-Loire) et du 1er arrondissement du service d'études et travaux confié à M. l'ingénieur en chef **Reboul**.

Idem. — M. **Bataille**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, dans le département de Saône-et-Loire, du service ordinaire de l'arrondissement d'Autun, est chargé, dans le même département, à la résidence de Chalon, du 1er arrondissement du service de la navigation de la Saône (nouvelle organisation).

Idem. — M. **Patron**, agent voyer d'arrondissement, est chargé, dans le département de Saône-et-Loire, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement d'Autun vacant par suite du départ de M. **Bataille**.

Idem. — M. **Jozon**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, dans le département de la Marne, à la résidence de Reims, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord-Est, et attaché au service de la navigation de la Marne et au chemin de fer d'Hirson à la ligne de Reims, est chargé du service ordinaire du département de Saône-et-Loire, en remplacement de M. **Reboul**, exclusivement chargé d'un service spécial de chemins de fer.

M. **Jozon** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. **Poincaré**, ingénieur en chef de 1re classe, membre permanent de la commission des examens du 2e degré pour l'admission à l'emploi de conducteur des ponts et chaussées, est chargé en outre de la 2e section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, en remplacement de M. **Marini**, décédé.

Idem. — L'embranchement d'Airvault à Moncontour est distrait du 4e arrondissement (M. **Gérard**, ingénieur auxiliaire à Saumur) et rattaché au 3e arrondissement (M. **Drouet**, ingénieur ordinaire à Niort) du service d'études et travaux des chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Prompt**.

Idem. — M. **Bazaine**, ingénieur auxiliaire de 2e classe, employé

au service des chemins de fer de l'État, en qualité d'ingénieur, attaché au service central de l'ingénieur en chef des travaux neufs, est chargé, à la résidence de Paris, du 9e arrondissement (ligne de Paris à Auneau), du service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Prompt, en remplacement de M. Soulié mis en service détaché.

23 *juin* 1880. — Le service des études et travaux du chemin de fer de Dôle à Arbois, par Vaudrey, comprendra l'étude d'une variante vers Poligny.

30 *juin*. — M. Philippe, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement (1re section) du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, attaché au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef de Villiers du Terrage et au service du contrôle des travaux du chemin de fer de l'Ouest, est chargé du service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine et du service du canal d'Ille-et-Rance et de la navigation de la Vilaine canalisée depuis l'amont du port de Dinan jusqu'au busc d'aval de l'écluse de Malon, en remplacement de M. Jenner appelé à une autre destination.

M. Philippe remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Lethier, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, dans le département de Seine-et-Marne, du service ordinaire de l'arrondissement de Provins et du 3e arrondissement (ligne de Provins à Esternay), du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Demony, est chargé du service ordinaire du département de la Charente, en remplacement de M. Levert, décédé.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Sevry, sous-ingénieur, chargé dans le département de la Seine-Inférieure, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est (Neufchâtel), admis à faire valoir ses droits à la retraite par arrêté du 11 août 1879 et maintenu en activité pour une période de deux années, est relevé de ses fonctions, sur sa demande, à dater du 1er juillet 1880.

Idem. — M. Fritsch, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, est chargé, dans le même département, à la résidence de Neufchâtel, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est, en remplacement de M. Sevry.

M. Fritsch remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles, savoir :

1 juin 1880. — M. **Veillié**, Mayenne, service des études et travaux du chemin de fer de Mayenne à Fougères.

4 juin. — M. **Crussard**, Seine-et-Oise, service de la navigation de la Seine (3e section, 2e division).

Idem. — M. **Lilès**, Finistère, service ordinaire.

Idem. — M. **Pommier**, Maine-et-Loire, service des études et travaux du chemin de fer de Saumur à Château-du-Loir.

Idem. — M. **Pillet**, Nièvre, service ordinaire.

9 juin. — M. **Legendre**, Seine, service de la navigation de la Seine (2e section).

Idem. — M. **Musseau**, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.

19 juin. — M. **Prudhomme**, Oise, service des études et travaux du chemin de fer de Compiègne à Soissons.

Idem. — M. **Geran**, Indre-et-Loire, service des études et travaux du chemin de fer de Port-de-Piles à Port-Boulet.

Idem. — M. **Hervé**, Loire-Inférieure, service des études et travaux du chemin de fer de Nantes à Ségré.

22 juin. — M. **Marcorelles**, Hérault, service du canal de jonction du Rhône avec le port de Cette.

Idem. — M. **Vautier**, Calvados, service des études et travaux du chemin de fer de Dives à Deauville.

Idem. { M. **Bellanger**. / M. **Mancy**. . . } Morbihan, service des études et travaux du chemin de fer de Questembert à Ploërmel et d'Auray à Quiberon.

2° PROMOTION.

22 juin 1880. — M. **Delprat**, conducteur de 3e classe, détaché au service des travaux publics de la Guyane, est élevé à la 2e classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

4 juin 1880. — M. **Pichon**, conducteur de 2e classe en congé illi-

mité, est autorisé à remplir les fonctions d'agent voyer en chef du département de la Drôme. Il sera considéré comme étant en service détaché.

9 *juin* 1880. — M. **Dutey**, conducteur de 2ᵉ classe en congé illimité, actuellement agent voyer en chef du département de l'Isère, est considéré comme étant en service détaché.

4° DÉMISSIONS.

4 *juin* 1880. — Est acceptée la démission de M. **Poty**, conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département du Jura.

Idem. — Est acceptée la démission de M. **Pradel**, conducteur de 3ᵉ classe, au service ordinaire du département du Lot.

9 *juin.* — Est acceptée la démission de M. **Bévalot**, conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département du Doubs.

15 *juin.* — Est acceptée la démission de M. **Gardes**, conducteur de 4ᵉ classe, au service ordinaire du département de la Marne.

16 *juin.* — Est acceptée la démission de M. **Thébaud** (Frédéric), conducteur de 3ᵉ classe, au service ordinaire du département du Morbihan.

29 *juin.* — Est acceptée la démission de M. **Boyer** (Jules), conducteur de 3ᵉ classe, au service ordinaire du département de l'Aude.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

4 *juin* 1880. — M. **Laurent**, conducteur de 4ᵉ classe, en congé illimité, est mis en congé renouvelable pour continuer de remplir les fonctions de directeur d'une fabrique de produits chimiques, à Loos (Nord).

5 *juin.* — M. **Hervieu**, conducteur de 2ᵉ classe, au service ordinaire du département de la Manche, au service du chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef Leblanc, et au service du contrôle des travaux de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, est mis en congé renouvelable et autorisé à accepter les fonctions de directeur de la société céramique d'Airel et Moon, pour la fabrication des briques et tuiles.

9 *juin.* — M. **Laborde**, conducteur de 2ᵉ classe, en congé illimité, est mis en congé renouvelable pour continuer les études de chemins de fer qui lui ont été confiées par la compagnie des forges de Decazeville à Brive (Corrèze).

11 *juin.* — M. **Renaudot**, conducteur de 2ᵉ classe, au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, est mis en congé renou-

velable et autorisé à accepter les fonctions de directeur de la compagnie des tramways de Valenciennes (Nord).

11 *juin* 1880.— M. **Troussard**, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est mis en congé renouvelable pour rester attaché en qualité de chef de section à la compagnie du chemin de fer d'Orléans (exploitation) à Tours.

16 *juin*. — M. **Sayn**, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est mis en congé renouvelable pour continuer de remplir les fonctions d'architecte voyer de la ville de Crest (Drôme).

22 *juin*. — M. **Marcourt**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du Pas-de-Calais, est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service de la société syndicale du desséchement des marais communaux du flot de Wingles, à la résidence de Béthune (Pas-de-Calais).

6e RETRAITES.

	Date d'exécution.
22 *juin* 1880. — M. **Vieu**, conducteur principal, au service ordinaire de la Haute-Garonne.	1er juillet 1880.
Idem. — M. **Philippe**, conducteur de 3e classe, au service de la navigation de la Marne dans le département de Seine-et-Marne.	Idem.
Idem. — M. **Alnal**, conducteur principal au service ordinaire du département de l'Ardèche. . . .	Idem.
29 *juin*. — M. **Attenot**, conducteur de 1re classe, en disponibilité avec demi-traitement.	Idem.

7e DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Baurens**, conducteur de 1re classe, en retraite, attaché au service ordinaire du département du Gers.	23 mai 1880.
M. **Dibon**, conducteur de 2e classe, au service de la navigation du Rhône, dans le département de Vaucluse	31 mai 1880.
M. **Benoît**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Dordogne.	4 juin 1880.
M. **Delhaye**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département du Nord.	12 juin 1880.

8e DÉCISIONS DIVERSES.

4 *juin* 1880. — M. **Bacquerie**, conducteur de 4e classe, en congé

illimité, est remis en activité en qualité de conducteur de 3e cl., et attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

4 juin 1880. — M. Castets, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Landes, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Sever à Dax, même département.

Idem. — M. Rochex, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de l'Ain, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Collonges à Gex et à Divonne, même département.

5 *juin.* — M. Huet, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Manche, est attaché accessoirement au contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Lô à Coutances et de Coutances à Avranches.

Idem. — M. Samson, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Manche, est attaché accessoirement au contrôle des travaux du chemin de fer de Sottevast à Coutances.

9 *juin.* — M. Blanquet, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Seine, passe au service ordinaire du département de l'Eure.

Idem. — M. Mulet, conducteur de 2e classe, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, dans le département de l'Aisne, passe dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la navigation de la Seine (3e section, 2e division).

Idem. — M. Grézy, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service du canal de l'Oise à l'Aisne, dans le département de l'Aisne.

Idem. — M. Ranchier, conducteur de 3e classe, détaché au service de l'administration des chemins de fer de l'État, à Tours, passe au service ordinaire du département du Gard.

Idem. — M. Thiriot, conducteur de 3e classe, détaché aux travaux de défense à Brimont, près Reims, et remis à la disposition de l'administration des travaux publics par M. le Ministre de la guerre, est attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne.

Les conducteurs des ponts et chaussées dont les noms suivent, attachés au service ordinaire du département de l'Isère, passent au service des études et travaux du chemin de fer de la Mure à la ligne de Grenoble à Gap, même département :

M. Buissière, conducteur de 2e classe.

M. David, conducteur de 4e classe.

9 juin 1880. — M. Marnef, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département du Calvados, passe au service des études et travaux des chemins de fer de Dives à Deauville et de Pont-Audemer à Quetteville, même département.

Idem. — M. Motte, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département du Calvados, passe au service des études et travaux des chemins de fer de Dives à Deauville et Pont-Audemer à Quetteville, même département.

Idem. — M. Ethey, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Saône, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant six mois, pour raisons de santé.

11 juin. — M. Campagne, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Drôme, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes.

Idem. — M. Molinier, conducteur de 2e classe, au service d'études et travaux du chemin de fer de Rodez à Millau, dans le département de l'Aveyron, passe au service d'études et travaux du chemin de fer d'Albi au Vigan, même département.

15 juin. — M. Baron, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant un an, pour raisons de santé.

Idem. — M. Danais, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est remis en activité et mis à la disposition de M. le Gouverneur général de l'Algérie, pour être employé dans le département de Constantine.

16 juin. — M. Budker, conducteur principal, au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, passe au service des études et travaux des chemins de fer de Chalon à Roanne et de Saint-Gengoux à Montchanin, même département.

Idem. — M. Broquette, conducteur de 2e classe, au service de la 2e section du canal de l'Est, dans le département de la Meuse, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. Morel, conducteur de 2e classe, au service de la 2e section du canal de l'Est, dans le département de la Meuse, passe, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne.

Idem. — M. Ventajou, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Rhône, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

22 juin. — Est rapportée la décision du 11 octobre 1879, par laquelle M. Laffargue, conducteur de 3e classe, attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brives,

dans le département du Lot, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er juillet 1880. M. Laffargue est remis en activité jusqu'au jour où il aura accompli les trente années de service pour avoir droit à sa pension.

Il est attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brives, dans le département de Lot-et-Garonne.

Pendant la période du 1er janvier au 1er juin 1880, M. Laffargue sera considéré comme ayant été en congé sans traitement.

22 juin 1880. — M. **Le Cuillier**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Questembert à Ploërmel, dans le Morbihan, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Milon**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du Morbihan, passe, dans le même département, au service des études et travaux du chemin de fer de Questembert à Ploërmel.

Idem. — M. **Elquinet**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Marne.

Idem. — M. **Quarré**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Oise, passe, dans le département du Pas-de-Calais, au service des études du canal du Nord sur Paris.

29 juin. — M. **Bariller**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Sarthe, est attaché accessoirement au service des études et travaux du chemin de fer de Connerré à Courtalain.

Idem. — M. **Mazure**, conducteur principal, chargé, dans le département du Cher, de l'intérim du 1er arrondissement du service du canal du Berry, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er octobre 1878, et maintenu en fonctions jusqu'au 1er juillet 1880, restera dans cette situation jusqu'au 1er octobre 1880.

II. — ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES (*).

1° CLASSEMENT DES ÉLÈVES INGÉNIEURS PAR ORDRE DE MÉRITE, ARRÊTÉ LE 28 MAI 1880.

DEUXIÈME CLASSE (HORS DE CONCOURS) [en vertu de la décision ministérielle du 29 mai 1880].	TROISIÈME CLASSE.
1. Mussat.	1. Voisin.
2. Weill.	2. Clarard.
3. Getten.	3. Legoüez.
4. Picard.	4. Labrosse (de) [Henri].
5. Waldmann.	5. Leloutre.
6. Labrosse (de) [René].	6. Homolle.
7. Bresse.	7. Clavel.
8. Boutteville.	8. Robert.
9. Quellennec.	9. Monet.
10. Cornac.	10. Vezin.
11. Rolland de Ravel.	11. Dardenne.
12. Montarou.	12. Faure.
13. Rousseau.	13. Delure.
14. Tur.	14. Lebert.
15. Hutin.	15. Regimbeau.
16. Bleynie.	16. Guibert.
17. Galliot.	17. Devos.
18. Humbert.	18. Michel.
19. Don.	19. Frossard.
	20. Pavie.
	21. Préverez.
	22. Nanot.
	23. Bachy.
	24. Breton.
	25. Batard Razelière.
	26. Lion.
	27. Leforestier.
	28. Fouan.
	29. Guiotton.
	» Mallié (**)

(*) Voir, pour les documents similaires, le volume de 1876, p. 696 et 697; 1878, p. 1257; 1879, p. 1102.

(**) M. Mallié n'a pu, pour cause de maladie, passer ses examens généraux. Cet élève sera classé aussitôt qu'il aura subi ces épreuves.

2° PRIX ET ACCESSITS DÉCERNÉS POUR LES CONCOURS DE L'ANNÉE 1879-1880.

Deuxième classe.

(Hors concours en vertu de la décision ministérielle du 28 mai 1880).

ARCHITECTURE. — *Projet de gare de chemin de fer.*	CONSTRUCTION. *Projet d'un barrage mobile.*	CONSTRUCTION. *Projet d'un grand pont en pierre.*	MÉCANIQUE. — *Projet du calcul de l'effet d'une machine à vapeur.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Picard . . . . . 1er prix.	Weill. . . . . . 1er prix.	Mussat. . . . . 1er prix.	Mussat. . . . . 1er prix.	Weill. . . . . . 1er prix	Boutteville. . . 1er prix.
Mussat. . . . . 2e prix.	Mussat. . . . . 2e prix.	Weill. . . . . . 2e prix.	Weill. . . . . 2e prix.	Rousseau. . . . 2e prix.	Galliot . . . . . 2e prix.
Bleynie. . . . . 2e prix.	De Labrosse (R.) } acc.	Picard . . . . . 2e prix.	Waldmann . . } acc.	Quellennec. . . 1er acc.	Montaron. . . . 1er acc.
Cornac. . . . . 1er acc.	Picard. . . . . } acc.		Cornac . . . . } acc.	Humbert. . . . 2e acc.	Rolland de Ravel 2e acc.
Weill. . . . . . 2e acc.				Bresse . . . . . 3e acc.	Weill. . . . . . 2e acc.
Tur. . . . . . . 2e acc.					

Troisième classe.

ARCHITECTURE. — *Projets divers.*	CONSTRUCTION. — *Projet de route.*	MÉCANIQUE. — *Calculs :* 1° *d'une distribution d'eau;* 2° *d'une poutre à 5 travées solidaires.*	COMPOSITION littéraire.	CROQUIS de machines.	DESSIN AU CRAYON et lavis à la sépia.	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Allemand.*	LANGUES ÉTRANGÈRES. *Anglais.*
Legoüez. 1er prix.	Voisin . . 1er prix.	Clarard. . 1er prix.	Bachy. . . 1er prix.	Voisin . . 1er prix.	Leforestier 1er prix.	Leloutre . 1er prix.	Guibert. . 1er prix.
Voisin. . 2e prix.	Clarard. . 1er prix.	Voisin . . 1er prix.	Clarard. . 2e prix.	Batard . . 2e prix.	Lebert . . 2e prix.	Clarard. . 2e prix.	Dardenne. 2e prix.
Clarard . 2e prix.	Homolle . 2e prix.	Monet. . . 2e prix.	Michel . . 2e prix.	Clarard. . 2e prix.	Monet . . 1er acc.	Legoüez. . 2e prix.	Breton . . 1er acc.
Monet. . 2e prix.	Legoüez. . acc.	Vezin. . . 1er acc.		Homolle . 2e prix.	De Labrosse (H.). . . 2e acc.	Dardenne. 1er acc.	Clarard. . 2e acc.
Clavel. . acc.	Leloutre . acc.	Dardenne. 1er acc.		De Labrosse (H). . . 1er acc.		Vezin. . . 2e acc.	Pavie. . . 2e acc.
Maillé. . acc.		Guibert. . 2e acc.		Monet. . . 2e acc.		Devos. . . 3e acc.	Bachy . . 2e acc.
Regimbeau acc.						Voisin . . 3e acc.	

L'Éditeur-Gérant, DUNOD. — Paris. Imp. Arnous de Rivière, rue Racine, 26.

LOIS.

(N° 410)

[20 mai 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Saint-Valery-en-Caux.

. . . .

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Saint-Valery-en-Caux, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet dressé par les ingénieurs du service maritime de la Seine-Inférieure, à la date des 16 et 23 mai 1879, et de l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 20 août 1879.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 2.050.000 francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

Art. 3. — Viendront en déduction de ladite dépense les subventions de 500.000 francs à fournir par le département de la Seine-Inférieure, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général de ce département en date du 28 août 1878, et celle de 70.000 fr. consentie par la ville de Saint-Valery, ainsi qu'il résulte de la délibération, en date du 15 février 1878, du conseil municipal de cette commune.

. . . .

(N° 411)

[8 juin 1880.]

Loi qui approuve la convention conclue, le 18 *octobre* 1879, *entre la France et la Belgique, pour le raccordement, à la frontière, des sections française et belge du chemin de fer de Douai à Tournai.*

. . . .

Article unique. — Le Président de la République est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter la Convention conclue à

Paris, le 18 octobre 1879, entre la France et la Belgique, pour le raccordement, à la frontière, des sections française et belge du chemin de fer de Douai à Tournai. Une copie authentique de ce document demeure annexée à la présente loi (*).

. . . .

(N° 412)

[11 juin 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la deuxième section du chemin de fer de Saint-Florentin à Vitry-le-François, comprise entre Brienne-le-Château et Vitry-le-François.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la deuxième section du chemin de fer de Saint-Florentin à Vitry-le-François, comprise entre Brienne-le-Château et Vitry-le-François, et passant par ou près Valentigny, Arzillères et Huiron.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux de cette ligne.

En aucun cas, les dépenses à faire en vertu de la présente loi ne pourront excéder celles qui sont mises à la charge du Trésor par les lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou pourront être offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense de ces travaux au moyen des ressources extraordinaires inscrites pour cet objet au budget de chaque exercice, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, troisième section (*Études et travaux de chemins de fer construits par l'État*).

Art. 4. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seront ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, du chemin de fer dénommé à l'article 1er ci-dessus.

Art. 5. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant

(*) Le texte de cette convention sera publié officiellement après l'échange des ratifications par les puissances contractantes.

l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 413)

[11 juin 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin par Pleumartin, par ou près la Roche-Posay et par Yzeures.

Art. 2 et 3 (*identiques aux précédents*, p. 868).

Art. 4. — Il est pris acte :

1° De l'offre faite par le conseil général de la Vienne, dans sa séance du 22 avril 1879, de payer, pour la construction de la ligne de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin, une subvention à prendre sur une somme de 500.000 francs votée par lui pour l'établissement de ce chemin de fer et de celui de Loudun à Châtellerault ;

2° De l'offre faite par le conseil municipal de la ville de Châtellerault, dans ses délibérations des 2 mai et 20 décembre 1879, de payer à l'État une subvention de 534.000 francs pour l'établissement des deux lignes de Loudun à Châtellerault et de Châtellerault à Tournon ;

3° De l'offre faite par les conseils municipaux des communes de la Roche-Posay et d'Yzeures, dans leurs délibérations des 19 octobre et 9 novembre 1879, de payer à l'État : le premier, une subvention de 25.000 francs, et le second, une subvention de 30.000 francs, pour l'établissement de la ligne de Châtellerault à Tournon.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seront ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de ladite ligne.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 414)

[11 juin 1880.]

Loi relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways.

. . . .

CHAPITRE Ier.

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

Art. 1er. — L'établissement des chemins de fer d'intérêt local par les départements ou par les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés, est soumis aux dispositions suivantes :

Art. 2. — S'il s'agit de chemins à établir par un département sur le territoire d'une ou de plusieurs communes, le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet et après enquête, la direction de ces chemins, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges type approuvé par le Conseil d'État, sauf les modifications qui seraient apportées par la convention et la loi d'approbation.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871 (*).

S'il s'agit de chemins de fer d'intérêt local à établir par une commune sur son territoire, les attributions confiées au conseil général par le § 1er du présent article seront exercés par le conseil municipal, dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin de l'approbation du préfet.

Les projets de chemins de fer d'intérêt local départementaux ou communaux, ainsi arrêtés, sont soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées et du Conseil d'État. Si le projet a été arrêté par un conseil municipal, il est accompagné de l'avis du conseil général.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi.

Art. 3. — L'autorisation obtenue, s'il s'agit d'un chemin de fer

(*) *Annales* 1871, p. 407.

concédé par le conseil général, le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumet les projets d'exécution au conseil général, qui statue définitivement.

Néanmoins, dans les deux mois qui suivent la délibération, le ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet, peut, après avoir pris l'avis du conseil général des ponts et chaussées, appeler le conseil général du département à délibérer de nouveau sur lesdits projets.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, et s'il y a désaccord entre les conseils généraux, le ministre statue.

S'il s'agit d'un chemin concédé par un conseil municipal, les attributions exercées par le conseil général, aux termes du § 1er du présent article, appartiennent au conseil municipal, dont la délibération est soumise à l'approbation du préfet.

Si un chemin de fer d'intérêt local doit emprunter le sol d'une voie publique, les projets d'exécution sont précédés de l'enquête prévue par l'article 29 de la présente loi.

Dans ce cas, sont également applicables les articles 34, 35, 37 et 38 ci-après.

Les projets de détail des ouvrages sont approuvés par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef.

Art. 4. — L'acte de concession détermine les droits de péage et les prix de transport que le concessionnaire est autorisé à percevoir pendant toute la durée de sa concession.

Art. 5. — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le ministre des travaux publics, dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes, elles sont homologuées par le préfet dans les autres cas.

Art. 6. — L'autorité qui fait la concession a toujours le droit :

1° D'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur des lignes concédées ou à s'y raccorder ;

2° D'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant le payement des droits de péage fixés par le cahier des charges, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées ;

3° De racheter la concession aux conditions qui seront fixées par le cahier des charges ;

4° De supprimer ou de modifier une partie du tracé lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête.

Dans ces deux derniers cas, si les droits du concessionnaire ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention posté-

rieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale formée comme il est dit au § 3 de l'article 11 de la présente loi.

Art. 7. — Le cahier des charges détermine :

1° Les droits et les obligations du concessionnaire pendant la durée de la concession ;

2° Les droits et les obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession ;

3° Les cas dans lesquels l'inexécution des conditions de la concession peut entraîner la déchéance du concessionnaire, ainsi que les mesures à prendre à l'égard du concessionnaire déchu.

La déchéance est prononcée, dans tous les cas, par le ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Art. 8. — Aucune concession ne pourra faire obstacle à ce qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession.

Art. 9. — A l'expiration de la concession, le concédant est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées, qui doivent lui être remises en bon état d'entretien.

Le cahier des charges règle les droits et les obligations du concessionnaire en ce qui concerne les autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation de la voie ferrée.

Art. 10. — Toute cession totale ou partielle de la concession, la fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaire, la substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, l'élévation des tarifs au-dessus du maximum fixé, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'État, rendu sur l'avis conforme du conseil général, s'il s'agit de lignes concédées par les départements, ou du conseil municipal, s'il s'agit de lignes concédées par les communes.

Les autres modifications pourront être faites par l'autorité qui a consenti la concession. S'il s'agit de lignes concédées par les départements, elles seront faites par le conseil général, statuant conformément aux articles 48 et 49 de la loi du 10 août 1871 ; s'il s'agit de lignes concédées par les communes, elles seront fai[tes] par le conseil municipal, dont la délibération devra être appro[u]vée par le préfet.

En cas de cession, l'inobservation des conditions qui précède entraîne la nullité et peut donner lieu à la déchéance.

Art. 11. — A toute époque, une voie ferrée peut être distrai[te]

du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'État.

Dans ce cas, l'État est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune, à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires, tels que ces droits et obligations résultent des conventions légalement autorisées.

En cas d'éviction du concessionnaire, si ses droits ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale qui fonctionne dans les conditions réglées par la loi du 29 mai 1845. Cette commission sera instituée par un décret et composée de neuf membres, dont trois désignés par le ministre des travaux publics, trois par le concessionnaire et trois par l'unanimité des six membres déjà désignés; faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ceux des trois membres qui n'auront pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la Cour d'appel de Paris.

En cas de désaccord entre l'État et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'État sont déterminés par un décret délibéré en Conseil d'État.

Art. 12. — Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être appliquées, en partie, à la dépense des voies ferrées, par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés.

Art. 13. — Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'État peut s'engager, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses de l'exploitation et 5 p. 100 par an du capital de premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, à subvenir pour partie au payement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'État sera formée : 1° d'une somme fixe de 500 francs par kilomètre exploité; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 10.000 francs par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux, 8.000 francs pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules.

En aucun cas, la subvention de l'État ne pourra élever la recette brute au-dessus de 10.500 francs et de 8.500 francs, suivant les cas, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 p. 100 par an.

La participation de l'État sera suspendue quand la recette brute annuelle atteindra les limites ci-dessus fixées.

Art. 14. — La subvention de l'État ne peut être accordée que dans les limites fixées, pour chaque année, par la loi de finances.

La charge annuelle imposée au Trésor en exécution de la présente loi ne peut, en aucun cas, dépasser 400.000 francs pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

Art. 15. — Dans le cas où le produit brut de la ligne pour laquelle une subvention a été payée devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et 6 p. 100 par an du capital de premier établissement, tel qu'il est prévu par l'article 13, la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'État, le département ou, s'il y a lieu, la commune et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts.

Art. 16. — Un règlement d'administration publique déterminera :

1° Les justifications à fournir par les concessionnaires pour établir les recettes et les dépenses annuelles;

2° Les conditions dans lesquelles seront fixés, en exécution de la présente loi, le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les communes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part revenant à l'État, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances sur le produit net de l'exploitation.

Art. 17. — Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou ont reçu une subvention du Trésor peuvent seuls être assujettis envers l'État à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.

Art. 18. — Aucune émission d'obligations, pour les entreprises prévues par la présente loi, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances.

Il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation de la voie ferrée. Le capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne doit être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, les concessionnaires pourront être autorisés à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent ; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés à la caisse des dépôts et consignations, et ne pourront être mis à la disposition des concessionnaires que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

Les dispositions des §§ 2, 3 et 4 du présent article ne seront pas applicables dans le cas où la concession serait faite à une compagnie déjà concessionnaire d'autres chemins de fer en exploitation, si le ministre des travaux publics reconnaît que les revenus nets de ces chemins sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre.

Art. 19. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois, pour être publié, au préfet, au président de la commission départementale et au ministre des travaux publics.

Le modèle des documents à fournir sera arrêté par le ministre des travaux publics.

Art. 20. — Par dérogation aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ferrée; il peut également dispenser de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Art. 21. — La construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires. Ils seront réglés par le cahier des charges ou, à défaut, par le préfet, sur l'avis du conseil général, et approuvés par le ministre des travaux publics.

Art. 22. — Les dispositions de l'article 20 de la présente loi sont également applicables aux concessions de chemins de fer industriels destinés à desservir des exploitations particulières.

Art. 23. — Sur la proposition des conseils généraux ou municipaux intéressés, et après adhésion des concessionnaires, la substitution aux subventions en capital, promises en exécution de l'article 5 de la loi de 1865, de la subvention en annuités stipulée par la présente loi, pourra, par décret délibéré en Conseil d'État, être autorisée en faveur des lignes d'intérêt local actuellement déclarées d'utilité publique et non encore exécutées.

Ces lignes seront soumises dès lors à toutes les obligations résultant de la présente loi.

Il n'y aura pas lieu de renouveler les concessions consenties où les mesures d'instruction accomplies avant la promulgation de la présente loi, si toutes les formalités qu'elle prescrit ont été observées par avance.

Art. 24. — Toutes les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de chemins de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés, ne seront passibles que du droit d'enregistrement fixe de 1 franc.

Art. 25. — La loi du 12 juillet 1865 est abrogée.

CHAPITRE II.

TRAMWAYS.

Art. 26. — Il peut être établi sur les voies dépendant du domaine public de l'État, des départements ou des communes, des tramways ou voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques.

Ces voies ferrées, ainsi que les déviations accessoires construites en dehors du sol des routes et chemins et classées comme annexes, sont soumises aux dispositions suivantes.

Art. 27. — La concession est accordée par l'État lorsque la ligne doit être établie, en tout ou en partie, sur une voie dépendant du domaine public de l'État.

Cette concession peut être faite aux villes ou aux départements intéressés, avec faculté de rétrocession.

La concession est accordée par le conseil général, au nom du département, lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route nationale, doit être établie, en tout ou en partie, soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

La concession est accordée par le conseil municipal lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune et sur un chemin vicinal ordinaire ou sur un chemin rural.

Art. 28. — Le département peut accorder la concession à l'État ou à une commune, avec faculté de rétrocession; une commune peut agir de même à l'égard de l'État ou du département.

Art. 29. — Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique et dans laquelle les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes dont la voie doit traverser le territoire seront entendus, lorsqu'il ne leur appartiendra pas de statuer sur la concession.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en Conseil d'État, sur le rapport du ministre des travaux publics, après avis du ministre de l'intérieur.

Art. 30. — Toute dérogation ou modification apportée aux clauses du cahier des charges type, approuvé par le Conseil d'État, devra être expressément formulée dans les traités passés au sujet de la concession, lesquels seront soumis au Conseil d'État et annexés au décret.

Art. 31. — Lorsque, pour l'établissement d'un tramway, il y aura lieu à expropriation, soit pour l'élargissement d'un chemin vicinal, soit pour l'une des déviations prévues à l'article 26 de la présente loi, cette expropriation pourra être opérée conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 (*), sur les chemins vicinaux, et à l'article 2 de la loi du 8 juin 1864 (**).

Art. 32. — Les projets d'exécution sont approuvés par le ministre des travaux publics, lorsque la concession est accordée par l'État.

Les dispositions de l'article 3 sont applicables lorsque la concession est accordée par un département ou par une commune.

Art. 33. — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par l'acte de concession sont homologuées par le ministre des travaux publics, dans le cas où la concession est faite par l'État, et par le préfet dans les autres cas.

Art. 34. — Les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway.

(*) *Annales* 1836, p. 324.
(**) *Idem* 1864, p. 227.

Les départements ou les communes ne peuvent exiger des concessionnaires une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession.

Art. 35. — A l'expiration de la concession, l'administration peut exiger que les voies ferrées qu'elle avait concédées soient supprimées en tout ou en partie, et que les voies publiques et leurs déviations lui soient remises en bon état de viabilité, aux frais du concessionnaire.

Art. 36. — Lors de l'établissement d'un tramway desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'État peut s'engager, en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 p. 100 par an du capital d'établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, à subvenir, pour partie, au payement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'État sera formée : 1° d'une somme de 500 fr. par kilomètre exploité; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits), au chiffre de 6.000 francs par kilomètre.

En aucun cas, la subvention de l'État ne pourra élever la recette brute au-dessus de 6.500 francs, ni attribuer au capital de premier établissement plus de 5 p. 100 par an.

La participation de l'État sera suspendue de plein droit quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée.

Art. 37. — La loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, est applicable aux tramways, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.

Art. 38. — Un règlement d'administration publique déterminera les mesures nécessaires à l'exécution des dispositions qui précèdent, et notamment :

1° Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour leur construction que pour la circulation des voitures et des trains, les voies ferrées dont l'établissement sur le sol des voies publiques aura été autorisé; — 2° Les rapports entre le service de ces voies ferrées et les autres services intéressés.

Art. 39. — Sont applicables aux tramways, les dispositions des articles 4, 6 à 12, 14 à 19, 21 et 24 de la présente loi.

. . . .

(N° 415)

[22 juin 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Montluçon à Eygurande.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Montluçon à Eygurande par ou près Évaux, Auzances, Mérinchal, Létrade et Giat.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par l'article 2 au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, troisième section (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Viendra en déduction de ladite dépense le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 4. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seront ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne désignée à l'article 1er.

Art. 5. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 416)

[22 juin 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Miniac à la Gouesnière, par Châteauneuf.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt géné-

ral, l'établissement d'un chemin de fer de Miniac à la Gouesnière, avec embranchement sur le fort de Châteauneuf.

Art. 2 à 5. — (*Identiques aux mêmes articles*, p. 879.)

(N° 417)

[22 juin 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Mont-de-Marsan à ou près Saint-Sever.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Mont-de-Marsan à ou près Saint-Sever, par ou près le Haut-Manco et le Pavillon.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Les travaux de superstructure seront exécutés suivant les types adoptés, avec approbation du ministre des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, pour le réseau du Midi, dont ladite ligne est un affluent.

Art. 3, 4 et 5. — (*Comme ci-dessus*, p. 879.)

(N° 418)

[22 juin 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique le raccordement, près Elbeuf, des chemins de fer d'Elbeuf à Rouen (Saint-Sever) et de Serquigny à Rouen.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un raccordement, près Elbeuf, des chemins de fer d'Elbeuf à Rouen (Saint-Sever) et de Serquigny à Rouen

Art. 2, 3, 4 et 5. — (*Comme ci-dessus*, p. 879).

(N° 419)

[22 juin 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Pont-Audemer à Quetteville.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Pont-Audemer à Quetteville, par ou près Beuzeville.

Art. 2, 3. — (*Comme ci-dessus*, p. 880).

Art. 4. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général du Calvados, dans ses délibérations du 10 mars 1870 et du 23 avril 1879, de payer à l'État une subvention de 100.000 francs pour l'établissement de la ligne de Pont-Audemer à Quetteville.

Art. 5 et 6. — (*Voir les articles* 4 et 5 *ci-dessus*, p. 879.)

(N° 420)

[24 juin 1880.]

Loi qui ouvre ou annule divers crédits sur les exercices 1878, 1879 *et* 1880.

(Extrait.)

TITRE Ier.

EXERCICE 1878.

Art. 1er. — Sur les crédits ouverts aux ministres, au titre de l'exercice 1878, par la loi de finances du 30 mars 1878 et par des lois spéciales, une somme de 1.362.096f,69 est et demeure définitivement annulée aux ministères et chapitres désignés dans l'état A annexé à la présente loi.

TITRE II.

EXERCICE 1879.

1° BUDGET ORDINAIRE.

Art. 2. — Il est alloué aux ministres, sur l'exercice 1879, en

addition aux crédits accordés par la loi de finances du 22 décembre 1878 et par des lois spéciales, des crédits supplémentaires et extraordinaires montant à 5.620.819f,10.

Ces crédits demeurent répartis, par ministère et par chapitre, conformément à l'état B annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus au moyen des ressources générales du budget 1879.

. . . .

TITRE III.

EXERCICE 1880.

1° BUDGET ORDINAIRE.

Art. 6. — Il est alloué aux ministres, sur l'exercice 1880, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 21 décembre 1879 et par des lois spéciales, des crédits supplémentaires et extraordinaires montant à la somme de 17.953.077f,76.

Ces crédits demeurent répartis, par ministère et par chapitre, conformément à l'état D annexé à la présente loi.

Art. 7.— Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus: 1° au moyen d'un prélèvement de 13.475.548f,76, à opérer sur l'excédent disponible de recette de l'exercice 1878, en somme égale au crédit ouvert au ministre des travaux publics par la présente loi pour le payement d'annuités aux compagnies de chemins de fer; 2° pour le surplus, soit 4.177.529 francs, au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1880.

. . . .

TITRE IV.

OUVERTURE DE CRÉDITS SPÉCIAUX D'EXERCICES PÉRIMÉS ET CLOS.

§ 1er. EXERCICES PÉRIMÉS.

Art. 11. — Il est accordé, pour le payement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de 42.155f,76.

Ces crédits sont répartis entre les divers ministères conformément à l'état E annexé à la présente loi.

Il sera pourvu à ces crédits au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1880.

. . . .

§ 2. EXERCICES CLOS.

Art. 13. — Il est accordé au ministre des travaux publics, en augmentation des restes à payer des exercices 1876, 1877, et 1878, des crédits supplémentaires pour la somme de 11.498f,80, montant de nouvelles créances constatées sur ces exercices.

Le ministre des travaux publics est, en conséquence, autorisé à ordonnancer ces créances sur le chapitre spécial ouvert, pour les dépenses d'exercices clos, aux budgets des exercices courants, conformément à l'article 8 de la loi du 23 mai 1834.

. . . .

EXERCICE 1878.

ÉTAT A. — *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits annulés sur l'exercice 1878.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits annulés par chapitre.	MONTANT des crédits annulés par ministère
. . . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	1re SECTION. — Service ordinaire.	francs.	francs.
XXI.	Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.	1.252.096,69	1.252.096,69

EXERCICE 1879.

ÉTAT B. *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits supplémentaires et extraordinaires accordés sur l'exercice 1879.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT, par chapitre, des crédits supplémentaires.	MONTANT, par chapitre, des crédits extraordinaires.	TOTAL par ministère.
	MINISTÈRE DES FINANCES.			
	2e SECTION. — Service général.			
1 *bis*.	Payement à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest des garanties d'intérêts afférentes aux exercices 1871-1872.	francs. 4.711.897,84		
. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .

EXERCICE 1880.

État D. *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits supplémentaires et extraordinaires accordés sur l'exercice 1880.*

Chapitres spéciaux.	Ministères et services.	Montant, par chapitre, des crédits supplémentaires.	Montant, par chapitre, des crédits extraordinaires.	Total par ministère.
....	....	....	....	....
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
	1re SECTION. — Service ordinaire.			
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
XXIV.	Annuités aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.	13.475.548,76	»	13.715.548,76
XXVII.	Entretien des bâtiments civils.	150.000,00	»	
XXIX.	Entretien des palais nationaux.	90.000,00	»	

EXERCICES PÉRIMÉS.

État E. — *Tableau des crédits extraordinaires spéciaux accordés pour dépenses d'exercices périmés.*

Ministères.	Montant des crédits accordés.
....	....
Ministère des travaux publics.	14.295f,10c

DÉCRETS.

(N° 421)

[26 février 1880.]

Établissement d'un fossé de ceinture pour la défense de la ville d'Amboise (Indre-et-Loire) contre les inondations.

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'établissement d'un fossé de ceinture destiné au détournement des eaux pluviales en dehors de l'enceinte qui défend la ville d'Amboise (Indre-et-Loire) contre les inondations, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet en date 7-17 août 1878.

2° Il est pris acte de l'engagement contenu dans la délibération du 31 mai 1879 du conseil municipal d'Amboise, aux termes duquel la ville concourra pour 1/8e à la dépense des travaux, laquelle est évaluée à 25.000 francs, et prendra à sa charge l'entretien ultérieur du fossé de ceinture projeté.

Le surplus de la dépense à la charge de l'État, soit 21.875 fr., sera imputé sur les fonds inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour travaux de défense contre les inondations.

(N° 422)

[3 mars 1880.]

Amélioration de la navigation du Rhône.

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration de la navigation du Rhône dans le bras du Taleur, entre les repères kilométriques nos 226 et 231, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet en date des 18-26 février 1879.

2° La dépense de ces travaux, évaluée à la somme de 550.000 fr.,

sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour les travaux d'amélioration du Rhône.

(N° 423)

[6 mars 1880.]

Amélioration du port de Port-Maria (Morbihan).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires à l'amélioration du port de Port-Maria, commune de Quiberon (Morbihan), conformément aux dispositions du projet et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 11 décembre 1879.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° Il est pris acte de l'offre faite par la commune de Quiberon de contribuer à cette entreprise pour une somme de 10.000 fr.

4° Le surplus de la dépense, soit 340.000 francs, sera prélevé sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 424)

[6 mars 1880.]

Amélioration du canal de la Haute-Colme (Nord).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires pour l'amélioration du canal de la Haute-Colme, dans la traversée de la ville de Bergues (Nord), conformément aux dispositions de l'avant-projet et des avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 12 juin et 8 décembre 1879.

2° La partie actuelle du canal comprise entre l'origine de la dérivation et le bassin de Bergues sera conservée et entretenue par l'État.

3° La dépense, évaluée à 427.000 francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 425)

[15 mars 1880.]

Rectification de la route départementale n° 23 (Ain).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de l'Ain n° 23, de Terray à la route départementale n° 5, entre Lompnes et Chandor, à exécuter suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 426)

[15 mars 1880.]

Construction d'un mur de quai à Arques (Pas-de-Calais).

Décret du Président de la République française qui autorise les travaux nécessaires pour la construction d'un mur de quai à Arques (Pas-de-Calais), conformément aux dispositions du projet et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 8 décembre 1879.

(N° 427)

[15 mars 1880.]

Construction de passerelles de halage au port de Joinville (Vendée).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la construction de passerelles de halage au port de Joinville (île d'Yeu-Vendée), conformément aux dispositions du projet et aux avis du conseil général des ponts et chaussées des 9 janvier et 24 décembre 1879.

2° Les travaux mentionnés ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense de ces travaux, évaluée à la somme de 300.000 fr., sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 428)

[15 mars 1880.]

Prolongement de l'éperon de Boisvinet au port de Saint-Gilles (Vendée).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé aux travaux de prolongement de l'éperon de Boisvinet au port de Saint-Gilles (Vendée), conformément aux dispositions du projet et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 2 octobre 1879.

2° Les travaux mentionnés ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 90.000 francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 429)

[15 mars 1880.]

Amélioration du canal de la Marne au Rhin (Meurthe-et-Moselle).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires pour l'amélioration du canal de la Marne au Rhin, dans la traversée de la ville de Nancy (Meurthe-et-Moselle), conformément aux dispositions de l'avant-projet et des avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 7 juin 1877, 10 mars et 1er décembre 1879.

2° En dehors des ports publics, l'exécution n'aura lieu que si

les intéressés fournissent un concours au moins égal, dans son ensemble, au tiers de la dépense correspondante.

3° La dépense, évaluée à 510.000 francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 430)

[22 mars 1880.]

Reconstruction du pont de Rimeize (Lozère).

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la reconstruction du pont de Rimeize (Lozère), route nationale n° 107, conformément aux dispositions du projet en date des 20-22 novembre 1879.

2° La dépense, évaluée à 40.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts.

(N° 431)

[22 mars 1880.]

Reconstruction du pont sur la Sambre à Maubeuge (Nord).

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la reconstruction du pont sur la Sambre, à Maubeuge (Nord), route nationale n° 2, conformément aux dispositions du projet en date des 7 juin-6 août 1879.

2° La dépense, évaluée à 62.700 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts.

(N°. 432)

[22 mars 1880.]

Fixation du lit de l'Isère à son embouchure dans le Rhône (Drôme).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la fixation du lit de l'Isère à son embouchure dans le Rhône (Drôme), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet en date des 29-31 mars 1879.

2° La dépense de 300.000 francs à laquelle sont évalués les travaux sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 433)

[22 mars 1880.]

Ligne de Paris à Rouen. — Construction d'un pont sur rails en remplacement du passage à niveau et établissement d'une voie de manœuvre (Seine-Inférieure).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'un pont sur rails en remplacement du passage à niveau de l'avenue de Grammont (ligne de Paris à Rouen) et pour l'établissement d'une voie de manœuvres du côté descendant à l'entrée de la gare des marchandises de Saint-Sever, à Rouen (Seine-Inférieure), conformément au plan dressé le 18 juillet 1878 par l'ingénieur de la compagnie des chemins de fer de l'ouest, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au réseau des chemins de fer de l'Ouest.

Les travaux devront être terminés dans un délai de deux ans.

(N° 434)

[22 mars 1880.]

Ligne de Rouen au Havre. — Etablissement d'une gare de triage et transformation d'une halte (Seine-Inférieure).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une gare de triage à Graville-Sainte-Honorine, près du Havre, et la transformation en halte définitive de la halte provisoire de Graville, sur la ligne de Rouen au Havre (Seine-Inférieure), conformément au plan dressé, le 19 avril 1879, par l'ingénieur de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au réseau des chemins de fer de l'Ouest.

Les travaux devront être terminés dans un délai de deux ans.

(N° 435)

[22 mars 1880.]

Construction d'une forme de radoub au port de Granville (Manche).

Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :

Art. 1er. — Il sera procédé aux travaux nécessaires pour la construction d'une forme de radoub au port de Granville (Manche), conformément au projet et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 11 décembre 1879.

Art. 2. — Les travaux mentionnés ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

Art. 3. — Il est pris acte :

1° De l'offre faite par le conseil général de la Manche, ainsi qu'il résulte de sa délibération en date du 24 août 1876, de concourir

à la dépense de ces travaux pour une somme égale de 42.500 fr.

2° De l'offre faite par la ville de Granville, ainsi qu'il résulte de sa délibération en date du 25 août 1879, de concourir aux mêmes dépenses pour une somme égale de 42.500 francs.

Art. 4. — La dépense à la charge de l'État, soit 215.000 francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 436)

[22 mars 1880.]

Pavage et élargissement des quais de rive gauche du bassin du port de Rouen.

Décret du Président de la République française portant ce qui suit:

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le pavage et l'élargissement des quais de rive gauche du bassin maritime du port de Rouen (Seine-Inférieure), conformément aux dispositions des projets et aux indications des plans sur lesquels le nouvel alignement à déterminer est figuré par une ligne verte F, H, tracée à soixante mètres au sud de l'arête des quais de la grande et de la petite chaussée.

2° La ville de Rouen se chargera, à ses risques et périls, des frais d'expropriation et indemnités de toute nature résultant des acquisitions de terrains nécessaires aux élargissements projetés.

3° La dépense à la charge de l'État, évaluée à neuf cent cinquante mille francs, y compris une subvention de trois cent mille francs à la ville de Rouen pour participation aux frais d'expropriation de la zone de terrains à acquérir, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 437)

[30 mars 1880.]

Prolongement de la route départementale, n° 20 (Seine).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit:

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement de la route départementale n° 20, de Paris à Épinay, entre le pont de l'Ile Saint-Denis et la route nationale n° 14, près Épinay (Seine), suivant la direction générale indiquée par une teinte rouge sur le plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir de sa promulgation.

(N° 438)

[2 avril 1880.]

Rectification de la route nationale n° 120 (Cantal).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit:

1° Est autorisée la rectification de la route nationale n° 120, de Rodez à Limoges, entre Lafeuillade et Lapeyrusse (Cantal), conformément à la direction générale indiquée par un trait rouge sur le plan annexé au présent décret.

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense à la charge de l'État, montant à trois cent cinq mille francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget des travaux publics pour la rectification des routes nationales.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 439)

[2 avril 1880.]

Décret qui désigne les parties des fleuves, rivières et canaux navigables et flottables réservées pour la reproduction du poisson.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les articles 1 et 2 de la loi du 31 mai 1865, (*) sur la pêche fluviale, ainsi conçus:

« Art. 1er. Des décrets rendus en Conseil d'État, après avis des « conseils généraux, détermineront :

« 1° Les parties des fleuves, rivières, canaux et cours d'eau ré- « servées pour la reproduction et dans lesquelles la pêche sera « absolument interdite pendant l'année entière.

« 2° Les parties des fleuves, rivières, canaux et cours d'eau « dans les barrages desquels il pourra être établi, après enquête, « un passage appelé *échelle*, destiné à assurer la libre circulation « du poisson.

« Art. 2. L'interdiction de la pêche pendant l'année entière ne « pourra être prononcée pour plus de cinq ans; elle pourra être « renouvelée; »

Vu le décret en date du 12 janvier 1875 (**), qui a institué des réserves dans les différents bassins fluviaux de la France en exécution de la loi précitée du 31 mai 1865.

Vu les propositions des ingénieurs des départements intéressés;

Vu les avis des conseils généraux de ces départements;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef chargé des questions générales concernant la pêche, ledit rapport en date du 1er décembre 1879, ainsi que l'avis du conseil général des ponts et chaussées;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er.— Les parties des fleuves, rivières et canaux navigables et flottables désignées à l'état annexé au présent décret seront réservées pour la reproduction du poisson.

Art. 2.—La pêche des diverses espèces de poissons est absolu-

(*) Voir *Annales*, 1865, p. 287.
(**) Voir *Annales* 1876, p. 111.

ment interdite, pendant l'année entière, dans les parties des fleuves, rivières et canaux désignées audit état.

Art. 3. — Cette interdiction est prononcée pour une période de cinq ans à dater du 1er janvier 1880.

Cette interdiction ne sera appliquée, dans les parties des cours d'eau et canaux désignées comme réserves, et qui ne se trouvaient point comprises au décret susvisé de 1875, qu'au fur et à mesure de l'expiration des baux d'affermage actuels.

Les réserves comprises dans le présent décret, et sur lesquelles les propriétaires riverains seraient reconnus avoir des droits de pêche, pourront être annulées, sur la demande desdits propriétaires.

Art. 4.—Chaque année, au mois de janvier, des publications seront faites dans les communes pour rappeler les emplacements réservés pour la reproduction et où la pêche est absolument défendue.

Art. 5. — Pendant les périodes d'interdiction de la pêche, fixées conformément à l'article 26 de la loi du 15 avril 1829 et à l'article 4 de la loi du 31 mai 1865, il est interdit de laisser vaguer les oies, les canards, les cygnes et autres animaux aquatiques susceptibles de détruire le frai du poisson sur les cours d'eau et canaux dans l'étendue des réserves affectées à la reproduction.

Art. 6. — Les réserves existant en vertu du décret susvisé du 12 janvier 1875, et qui ne sont pas comprises dans le tableau annexé au présent décret, ainsi que toute réserve ne résultant pas de l'application de la loi du 31 mai 1865, sont et demeurent supprimées, et la pêche y sera affermée au profit de l'État.

. . . .

Tableau des réserves proposées pour favoriser la reproduction du poisson.

NOMS des départements.	DÉSIGNATION des cours d'eau.	LIMITES DES PARTIES A RÉSERVER.	LONGUEUR des parties réservées.
. . . . . .	. . . .	. . . .	. . . .

(Voir le détail au *Bulletin des lois*, n° 523, 12e série, p. 727 et suiv.).

(N° 440)

[5 avril 1880.]

Dérivation éclusée de Saint-Aubin. — Prise de possession de terrains (Seine-Inférieure).

Décret du Président de la République française portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour la construction de la dérivation éclusée de Saint-Aubin, des parcelles de terrains non bâtis situées dans la commune de Saint-Aubin-Jouxte-Boulleng (Seine-Inférieure) et désignées sur le plan et le tableau annexés au présent décret.

(N° 441)

[9 avril 1880.]

Décret qui autorise l'établissement d'un dépôt de dynamite sur le territoire de la commune de Saint-Jean-de-Verges (Ariéges). (Série 12, Bull. 527, p. 843).

(N° 442)

[14 avril 1880.]

Rectification de la route nationale, n° 9 (Puy-de-Dôme).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit:

1° Est autorisée la rectification de la route nationale n° 9, de Paris à Perpignan, dans la côte de Landais (Puy-de-Dôme), conformément à la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan annexé au présent décret.

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense, évaluée à cinquante mille francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des ter-

rains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 443)

[14 avril 1880.]

Redressement, élargissement et approfondissement des cours d'eau du Tillet et de la Plonge (Savoie).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Le ruisseau du Tillet, sur une longueur de deux mille deux cent soixante-trois mètres trente centimètres en amont du barrage des prises d'eau des moulins Gagnières, à Cornin, et le ruisseau de la Plonge, sur une longueur de neuf cent trente-quatre mètres en amont de son confluent avec le Tillet dans la commune d'Aix-les Bains (Savoie), sont soumis aux dispositions suivantes :

2° Le redressement, l'élargissement et l'approfondissement des lits des cours d'eau ci-dessus désignés seront exécutés, sous le contrôle et la surveillance de l'administration, par la ville d'Aix-les-Bains, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé par les ingénieurs.

3° Les travaux sont déclarés d'utilité publique. La ville d'Aix-les-Bains est substituée aux droits que l'administration tient de la loi du 3 mai 1841, pour l'expropriation des terrains nécessaires à leur exécution.

4° Il est accordé à la ville d'Aix-les-Bains une subvention de l'État de quarante-cinq mille francs, sans que, dans aucun cas et quel que soit le montant des dépenses, cette somme puisse être dépassée. Cette subvention sera payée au fur et à mesure de l'avancement des travaux et sur états de situation produits par l'ingénieur en chef du département, savoir :

13.333f,33 sur le budget du ministère de l'agriculture et du commerce ;

31.666f,67 sur le budget du ministère des travaux publics.

5° Les dépenses d'entretien des travaux après leur exécution, ainsi que celles de curage et de faucardement des cours d'eau, sont mises exclusivement à la charge de la ville d'Aix-les-Bains.

(N° 444)

[16 avril 1880.]

Reconstruction du pont de Chirac (Lozère).

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est autorisée la reconstruction du pont de Chirac (Lozère), sur la Vigouriègre, route nationale n° 9, conformément aux dispositions du projet portant la date des 1er-6 décembre 1879.

2° La dépense, évaluée à 62.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la reconstruction des ponts.

(N° 445)

[16 avril 1880.]

Rectification de la route départementale de Seine-et-Oise n° 22, de Chaumont (Oise), à Vernon (Eure).

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale de Seine-et-Oise n° 22, de Chaumont (Oise) à Vernon (Eure), entre Hodent et Bray-Lû, suivant la direction générale indiquée en rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef du département, le 23 juillet 1869, et qui est annexé au décret du 2 avril 1870, qui a autorisé ladite rectification.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 446)

[16 avril 1880.]

Elargissement de la route départementale, n° 8 (Mayenne).

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'élargissement de la route départementale n° 8, de Laval à Villedieu, dans la traverse d'Ernée, entre la place des Halles et l'auberge du Bivouac (Mayenne), travaux à exécuter suivant les indications figurées en rouge sur le plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 447)

[16 avril 1880.]

Bac de Tallard sur la Durance (Hautes-Alpes). Approbation de tarif.

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé, pour remplacer le tarif du 30 nivôse an XII, le tarif ci-annexé des droits de péage à percevoir au bac de Tallard, sur la Durance (Hautes-Alpes).

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication desdits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits de péage à percevoir au bac de Tallard, dans la commune de ce nom, sur la Durance.

	fr. c.
Art. 1er. — Pour le passage d'une personne chargée d'un poids non supérieur à 50 kilogrammes, 0f,05, ci	0,05
Le batelier ne pourra être contraint à passer que lorsque les passagers lui assureront une recette au moins égale à ce qui est dû d'après le tarif pour six personnes à pied, et, dans ce cas, il emploiera le bac ou un batelet, à sa volonté.	
Pour les denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais embarquées à bras d'homme et d'un poids de 50 kilogrammes, 0f,05, ci.	0,05
Pour chaque myriagramme excédant, 0f,02, ci.	0,02
Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.	
Une voiture attelée d'un cheval ou mulet, suspendue ou non, payera 0f60, ci.	0,60
Une voiture employée au transport des récoltes ou engrais, attelée d'un cheval ou mulet, 0f,20, ci.	0,20
La même, attelée d'un âne, 0f,15, ci	0,15
Pour le passage d'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise, 0f,10, ci.	0,10
Pour le passage d'un cheval ou mulet chargé, 0f,06, ci.	0,06
Pour le passage d'un cheval ou mulet non chargé, 0f,04, ci.	0,04
Pour le passage d'un âne non chargé ou d'une ânesse non chargée, 0f,03, ci.	0,03
Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au pâturage, 0f,03, ci.	0,03
Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente, 0f,06, ci.	0,06
Par veau ou porc, 0f,03, ci.	0,03
Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et pour chaque paire d'oies ou de dindons, 0f,02, ci.	0,02
Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart.	
Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.	
Les conducteurs des chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., payeront 0f,04, ci.	0,04

S'il n'existe point de passe-cheval, le batelier ne pourra être contraint à passer isolément, dans le bac, les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans cette section, que lorsque les conducteurs lui assureront au moins une recette de 0f,40.

Pendant les mois de mai, juin, juillet et août, le payement du droit sera augmenté de moitié.

Dans le cas de fraction, le centime entier sera perçu.

Il ne sera perçu aucun supplément de taxe dans le temps des hautes eaux.

Les eaux seront réputées hautes quand elles atteindront la partie peinte en rouge du poteau de hauteur qui sera établi sur la rive de contre-halage. Le passage sera interdit quand les eaux surmonteront la partie peinte en rouge dudit poteau, quand la rivière charriera des glaçons et dans les temps de débâcle.

Les bateaux ne pourront jamais être chargés au delà du poids qui les ferait enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison tracées en rouge sur leurs flancs.

Art. 2. — Exemptions d'usage.

(N° 448)

[22 avril 1880.]

Etablissement d'un chemin latéral à la ligne de Bressuire à Poitiers (Vienne).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin latéral à la ligne de Bressuire à Poitiers, aux abords de de la station de Migué-lez-Lourdines (Vienne), conformément aux plan dressé, le 20 juin 1879, par l'administration des chemins de fer de l'État, lequel plan demeurera annexé au présent décret.

Art. 2. — L'administration des chemins de fer de l'État est autorisée à faire l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer dont il s'agit, en se conformant aux dispositions du titre II de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et à exécuter les travaux de construction dudit chemin.

Art. 3. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la promulgation du présent décret.

(N° 449)

[22 avril 1880.]

Etablissement du chemin de fer de Saint-Jean d'Angely à Niort. — Prise de possession de terrain.

Décret du Président de la République française portant qu'il y a

urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angely à Niort, de plusieurs parcelles de terrains non bâtis sises au territoire des communes de Saint-Étienne-la-Cigogne, Cormenier, la Revétison, Marigny et Aiffres (Deux-Sèvres), lesdites parcelles indiquées sur l'état et figurées par des teintes roses sur les plans parcellaires annexés au présent décret.

(N° 450)

[22 avril 1880.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Castelnau à la station de Margaux, sur la ligne du Médoc.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement, dans le département de la Gironde, d'un chemin de fer d'intérêt local dirigé de Castelnau à la station de Margaux, sur la ligne du Médoc;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle cet avant-projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête en date du 6 janvier 1879;

Vu les délibérations, en date des 30 août 1878 et 27 août 1878, du conseil général de la Gironde, relatives à l'établissement et à la concession du chemin de fer susmentionné;

Vu la convention passée, le 2 octobre 1878, entre le préfet du département et le sieur *Lahens*, président du conseil d'administration de la compagnie du Médoc, agissant au nom de cette compagnie, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, ainsi que le cahier des charges y annexé;

Vu l'avenant à ladite convention, en date du 29 août 1879;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 13 août et 11 octobre 1879;

Vu la lettre du ministre de l'intérieur du 18 novembre 1879;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Vu la loi du 10 août 1871, sur les conseils généraux;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Castelnau à ou près la station de Margaux, sur la ligne du Médoc.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à l'exécution de ce chemin, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux conditions des conventions passées, les 2 octobre 1878 et 29 août 1879, avec le sieur *Lahéns*, président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer du Médoc, agissant au nom de cette compagnie, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces convention et cahier des charges resteront annexées au présent décret.

Art. 3. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre de l'intérieur, et après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation du chemin de fer, et ce capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place, ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés soit à la Banque de France, soit à la caisse des dépôts et consignations, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation formelle du ministre des travaux publics.

Art. 4. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploita-

tion, comprenant les dépenses de premier établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département, qui l'enverra au ministre des travaux publics pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics et le ministre de l'intérieur et des cultes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

CONVENTION.

L'an 1878 et le 2 du mois d'octobre,

Entre M. *Decrais*, préfet de la Gironde, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom du département de la Gironde, d'une part;

Et, d'autre part, M. *Lahéns*, président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer du Médoc, agissant au nom de cette compagnie, et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Gironde concède pour un terme de quatre-vingt-dix-neuf années, à la compagnie du chemin de fer du Médoc, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local de Castelnau à ou près la station de Margaux.

Cette concession est faite conformément aux conditions du cahier des charges ci-annexé et aux conditions spéciales suivantes.

Art. 2. — Le département de la Gironde s'engage à faire à ses frais, au lieu et place de la compagnie du Médoc et dans le délai de deux ans après la date du décret déclaratif d'utilité publique, tous les travaux et fournitures nécessaires pour la mise en état d'exploitation de la ligne concédée, à l'exception du petit outillage et du mobilier des gares et du matériel roulant, qui seuls seront à la charge de la compagnie du Médoc.

Tous les projets seront dressés par le département et à ses frais.

L'administration départementale sera seule compétente pour déterminer, la compagnie entendue, quels doivent être le tracé en plan et en profil du chemin de fer, la dimension et l'emplacement des ouvrages d'art et des passages à niveau, la dimension et la disposition des stations, de leurs bâtiments et quais, de leurs apparaux, etc. Mais elle devra elle-même se conformer aux prescriptions de l'administration supérieure.

Les rails seront du type Vignoles, du poids de 30 kilogrammes par mètre courant, s'ils sont en fer, et de 25 kilogrammes, s'ils sont en acier.

Les traverses seront en pin, du modèle adopté par la ligne de Nizan à Saint-Symphorien; elles pourront ne pas être injectées. Elles seront espacées de 0m,75.

Art. 3. — La compagnie du Médoc s'engage, de son côté, à mettre en exploitation le chemin de fer de Castelnau à Margaux dans le délai de deux mois après que l'administration départementale lui aura livré les travaux que le département doit exécuter. Elle s'engage, en outre, à payer au département, pendant quinze ans, à titre de remboursement pour une partie des travaux, une somme

annuelle de 10.000 francs, qui sera versée chaque année au 1er janvier. La première annuité sera payée au 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de la ligne de Castelnau à Margaux.

Art. 4. — La compagnie du Médoc sera libre de ne faire par jour qu'un seul train de voyageurs et de marchandises, aller et retour.

Les heures de départ et d'arrivée et la marche des trains seront déterminées par l'administration départementale, la compagnie entendue.

Art. 5. — La compagnie concessionnaire du chemin d'intérêt local des landes de la Gironde fera embrancher le rayon nord (Lacanau-Bordeaux) à Bruges, sur la ligne du Médoc, et pendant toute la durée de la concession du chemin de fer du Médoc, se servira librement et sans péage de la voie générale du Médoc entre le point d'embranchement à Bruges et la gare de Bordeaux, et de la voie de raccordement des quais de la Garonne.

La compagnie du Médoc fera, à partir de l'embranchement, tout le service de la compagnie des Landes, sauf celui des trains, de la traction et du matériel roulant, dans les mêmes conditions que le sien propre, de manière que la compagnie des Landes n'ait besoin, sur la voie et dans la gare, d'aucun personnel ni matériel autre que celui de ses trains.

La compagnie concessionnaire du chemin de fer des Landes usera, dans les mêmes conditions que ci-dessus, de la voie générale du Médoc entre le raccordement de la section d'Hourtin à Lesparre, près Gaillan, et la station de Lesparre. La part contributive de la compagnie des Landes dans les dépenses annuelles de renouvellement et d'entretien des voies et gares communes sera réglée proportionnellement au nombre de ses trains qui useront de chaque voie ou gare commune comparé avec le nombre des trains de la compagnie du Médoc dans la même gare.

Les voies de garage et d'évitement dont l'établissement sera jugé nécessaire pour permettre à la compagnie concessionnaire du chemin de fer des Landes d'user des voies et gares communes dans les conditions ci-dessus, de façon à ne pas gêner le service ordinaire de la compagnie du Médoc, seront établies aux frais de la compagnie des Landes. Celle-ci aura la faculté d'établir à ses frais, dans la gare de Bordeaux, un bureau central d'exploitation pour son service. Un bureau spécial pourra également être établi par cette compagnie, et à ses frais, dans la gare de Lesparre.

Les bifurcations de Bruges et de Gaillan, munies de leurs appareils de protection, seront établies par la compagnie des Landes et à ses frais sous la surveillance et la direction de la compagnie du Médoc, après approbation par cette dernière compagnie.

En cas de désaccord entre les deux compagnies sur l'interprétation des clauses du présent article, il sera statué définivement, dans chaque cas particulier, par le ministre des travaux publics, sur l'avis du préfet.

Art. 6. — Le département alloue à la compagnie du Médoc une subvention de 30.000 francs pour l'exécution du raccordement de la gare de Bordeaux avec les quais de cette ville. Cette subvention sera payée après l'achèvement du raccordement, et la mise en service de ce raccordement devra, dans tous les cas, avoir lieu dans le délai de deux ans à dater de la déclaration d'utilité publique de la ligne de Castelnau à Margaux.

Art. 7. — L'administration départementale fera procéder le plus tôt possible à l'enquête prescrite par le titre Ier de la loi du 3 mai 1841, pour l'établissement d'un chemin de fer de Castelnau à Saint-Hélène, formant le prolongement de la ligne de Margaux à Castelnau, ainsi que pour l'établissement d'un embranchement allant de la station de Paulliac au port des Pilotes. Une convention ultérieure règlera, s'il y a lieu, les conditions de la concession de ces deux lignes à la compagnie du Médoc. Mais il est stipulé, dès à présent, que la concession de l'embranchement du port des Pilotes se fera dans les mêmes conditions que celle de la ligne de Castelnau à Margaux. Le département prendra à sa charge la fourniture des terrains et l'établissement de la voie. Toutefois, tous les aménagements et travaux spéciaux que pourront exiger l'embarquement et débarquement des marchandises resteront à la charge de la compagnie du Médoc.

Art. 8. — La présente convention sera nulle de plein droit, sans indemnité de part et d'autre, si le décret déclaratif d'utilité publique de la ligne de Castelnau à Margaux n'est pas intervenu dans le délai de 2 ans à dater de ce jour.

Fait double à Bordeaux, les jour, mois et an que dessus.

Le Président du conseil d'administration,
Signé LAHÉNS.

Le préfet de la Gironde,
Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé ALBERT DECRAIS.

AVENANT A LA CONVENTION.

L'an 1879, le 29 août,

Entre M. *Henry Doniol*, préfet de la Gironde, officier de la Légion d'honneur, etc., agissant au nom du département de la Gironde,

D'une part;

Et M. *Lahéns*, président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer du Médoc, agissant au nom de cette compagnie et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale,

D'autre part,

Il a été dit, convenu et arrêté ce qui suit :

Aux termes d'une convention en date du 2 octobre 1878 et d'un cahier des charges y annexé, le préfet de la Gironde a concédé à la compagnie du Médoc, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf années, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local, dit de *Castelnau à Margaux*.

A la suite des observations présentées par l'administration supérieure, les modifications ci-après relatées ont été, d'un commun accord entre les parties, apportées à la convention et au cahier des charges susvisés.

Le premier paragraphe de l'article 1er de la convention sera et demeurera rédigé comme suit :

« Le préfet de la Gironde concède à la compagnie du chemin de fer du « Médoc, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer « d'intérêt local de Castelnau à ou près la station de Margaux. Cette conces« sion prendra fin en même temps que la concession du chemin de fer d'intérêt « général du Médoc, c'est-à-dire le 2 juin 1965. »

Le surplus de l'article est et demeure conservé.

L'article 35 du cahier des charges sera et demeurera rédigé comme suit :

« La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir à partir de la date du décret qui approuve la présente concession. Elle prendra fin en même temps que la concession de la ligne d'intérêt général du Médoc, c'est-à-dire le 2 juin 1965. »

La convention du 2 octobre 1878 et le cahier des charges y annexé sont et demeurent maintenus en tout ce qui n'est pas contraire aux présentes.

Fait double, à Bordeaux, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé comme ci-dessus :
Signé Lahens.

Approuvé ce que dessus :
Signé Doniol.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de Castelnau à Margaux partira de Castelnau, passera par ou près Avensan ; elle viendra s'embrancher sur le chemin de fer du Médoc à ou près la station de Margaux.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'une année et terminés dans un délai de deux années à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 3 à 5. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements exécutés et les rails posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de trente-cinq mille francs pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le préfet, au nom du département, et par le ministre des travaux publics, au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés dans le délai d'un an et terminés dans le délai de trois ans à partir de la notification de la décision qui les aura prescrits, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui du chemin de fer d'intérêt local de Lyon à Saint-Genix-d'Aoste (*Annales* 1878), p. 911, sauf pour les articles qui sont insérés ici.

Art. 7. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à trois cents mètres. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 15 millièmes.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par le préfet sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après : Castelnau, Avensan.

Si, pendant l'exploitation, etc. (*Voir les §§ 4 à 10 du même article du type.*)

Art. 10 à 18. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 30 kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation pour les rails en fer, et de 25 kilogrammes pour les rails en acier.

L'espacement maximum des traverses sera de $0^m,75$.

Art. 20. — (*Voir le même article du type*).

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires, etc. . . . . seront achetés et payés par le département ou par les communes intéressées.

Les indemnités, etc. . . . . seront supportés et payés par le département.

Art. 22 à 26. — (*Voir les mêmes articles du type*).

Art. 27. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance du préfet.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance; toutefois, si le conseil d'administration trouve convenable, par une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra, préalablement à toute exécution, obtenir de l'assemblée générale des actionnaires l'approbation soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour l'ensemble des chemins de fer, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est dans tous les cas formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28 à 37. — (*Voir les mêmes articles du type*).

Art. 38. — Si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'art. 2, il sera déchu de plein droit, sans qu'il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Art. 39. — Faute par le concessionnaire d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'art. 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par lui, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication, s'il n'a été préalablement agréé par le préfet.

A cet effet, les personnes qui voudront concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention par écrit déposée à la préfecture et accompagnée des pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter.

Ces pièces seront examinées par le préfet, en conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication.

Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la caisse des dépôts et consignations, soit à la recette générale du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au trentième de la dépense à faire par le concessionnaire.

L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux art. 11, 12, 13, 15 et 16 de l'ordonnance royale du 10 mai 1829.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire, etc. (*Voir les* §§ 3 *à* 5 *du même article du type.*)

Art. 40. — (*Voir le même article du type*).

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.	PRIX		
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	de péage.	de transport.	totaux.
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. . { Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,067	0,033	0,100
Voyageurs. . { Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe). . . .	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. . { Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0,055
Enfants. . { Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants. . { De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Enfants. . { Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30).	0,133	0,067	0,02
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,08	0,04	0,12
Veaux et porcs.	0,04	0,02	0,06
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,02	0,01	0,03
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,30	0,20	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0,15	0,09	0,24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers — Bois de charpente. — Marbre en blocs. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières — Levure sèche. — Coke. — Fer. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non ouvrés. — Fontes moulées.	0,10	0,08	0,18
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,08	0,06	0,14
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. —			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX totaux.
Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	fr. c. 0,06	fr. c. 0,04	fr. c. 0,10
5ᵉ classe. — Métaux nécessaires à la construction et à l'entretien des voies publiques de communication. . . .	0,03	0,02	0,05
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes.	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,25	0,15	0,40
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,30	0,20	0,50
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0,20	0,10	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront, en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,10	0,08	0,18
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds, et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

Les prix déterminés ci-dessus, etc. (*Voir le type*).

Art. 43 à 61. — (*Voir les mêmes articles du type*).

Art. 62. — Le concessionnaire sera tenu, etc. . . . . (*Voir les §§ 1 à 15 du même article du type*).

. . . .

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de 0f,20 par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, 0f,05 par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excèdera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé, etc. (*Voir les §§ 17 à 20 du même article du type.*)

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 10.000 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par le préfet, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 63 à 65. — (*Voir les mêmes articles du type*).

Art. 66. — Le concessionnaire devra adresser chaque année au préfet des états conformes aux trois modèles A, B, C, annexés au présent cahier des charges, comprenant les renseignements relatifs à l'année entière (du 1er janvier au 31 décembre).

Cet envoi devra être fait le 15 avril de chaque année, au plus tard. Les renseignements fournis par le concessionnaire pourront être publiés. Indépendamment de ces états annuels, le concessionnaire adressera tous les trois mois au préfet, quinze jours au plus tard après l'expiration du trimestre, un état sommaire du résultat de l'exploitation, comprenant les recettes brutes et les dépenses, pour être inséré au *Journal officiel*.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 75 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections livrées à l'exploitation.

Si le concessionnaire ne verse pas les sommes ci-dessus réglées, aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques, au profit du département.

Art. 68. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Bordeaux.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Gironde.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration départementale, au sujet de l'exécution et de l'interprétation

des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 70. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Le président du conseil d'administration,
Signé LANÉNS.

Approuvé l'impression, dont toutes les pages ont été paraphées par moi :
Le Préfet, signé ALBERT DECRAIS.

(N° 451)

[26 avril 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exécuter sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du conseil général des ponts et chaussées des 4 et 11 février 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE VERSAILLES A RENNES.

	francs.
Projet d'établissement d'un chemin de roulement pour supporter un chariot transbordeur à la gare de Rennes, présenté le 22 décembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	20,000

LIGNE DE PARIS A GRANVILLE.

Projet d'établissement d'une nouvelle voie pour le service des voyageurs et d'un dépôt pour les machines à la gare de Folligny-la-Haye-Pesnel, présenté le 11 décembre 1879, avec un détail estimatif rectifié montant à.	117,500
Total.	137,500

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 452)

[26 avril 1880.

Décret qui ouvre au gouvernement général de l'Algérie, sur l'exercice 1880, un crédit de 566.666f,66 à titre de fonds de concours versés au Trésor par la chambre de commerce d'Alger pour les travaux du port de cette ville.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 31 juillet 1879, autorisant le gouvernement général de l'Algérie à accepter l'offre faite par la chambre de commerce d'Alger d'avancer à l'État la somme de 1.700.000 francs, pour être affectée à l'achèvement du port d'Alger;

Vu l'article 52 du décret du 31 mai 1862, sur la comptabilité publique;

Vu le récépissé ci-joint, en date du 17 février 1880, délivré, sous le n° 11, par le trésorier-payeur d'Alger et constatant le versement à la caisse du Trésor public de la somme de 566.666f,66, montant de la première annuité des versements à effectuer par la chambre de commerce d'Alger pour l'achèvement des travaux du port d'Alger;

Vu l'avis du ministre des finances;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur et des cultes, d'après les propositions du gouverneur général de l'Algérie,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie. au titre du chapitre unique, article 3, du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1880, un crédit supplémentaire de 566.666f,66, applicable aux travaux d'achèvement du port d'Alger.

Le chapitre unique dudit budget est augmenté, à l'article 3, de pareille somme de 566.666f,66.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources versées au Trésor à titre de fonds de concours.

. . . .

(N° 453)

[26 avril 1880.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Tourcoing.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'avant-projet, et notamment le plan d'ensemble présenté pour l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Tourcoing;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834, et notamment l'avis de la commission d'enquête du 22 janvier 1876;

Vu la délibération de la chambre de commerce de Tourcoing du 9 mai 1876;

Vu la délibération du conseil général du Nord en date du 25 avril 1876;

Vu les délibérations du conseil municipal de Tourcoing en date des 14 février 1877 et 16 mai 1879, et notamment celles des 10 novembre 1874 et 20 août 1875, par lesquelles ledit conseil sollicite, au nom de la ville, la concession du réseau de voies ferrées indiqué sur le plan général joint à l'avant-projet;

Vu le cahier des charges arrêté par le ministre des travaux publics;

Vu le traité de rétrocession passé, les 8 janvier 1877-11 août 1879, entre le maire de Tourcoing et le sieur *Edmond Julien*, agissant au nom et comme mandataire de la compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing, constituée par acte passé, le 17 juin 1876, devant Me *Baudrier*, notaire à Paris;

Vu les délibérations du conseil municipal de Tourcoing des 10 mai 1878 et 22-25 juillet 1879, approuvant ledit traité de rétrocession;

Vu la lettre du préfet du Nord en date du 4 septembre 1879;

Vu l'avis de la commission spéciale des tramways du 25 octobre 1875;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 7 janvier 1878 et 22 décembre 1879;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur du 20 février 1880;

Vu la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Tourcoing, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé.

Art. 2. — Il sera pourvu par la ville de Tourcoing à l'établissement et à l'exploitation dudit réseau de voies ferrées, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé entre la ville de Tourcoing et la société anonyme dite *Compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing* pour la rétrocession de l'entreprise énoncée à l'article précédent.

Ledit traité, ainsi que le plan et le cahier des charges désignés aux articles 1er et 2 ci-dessus, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu, soit pour compléter l'établissement, soit pour assurer l'exploitation du réseau mentionné à l'article 1er, par la compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing.

Art 5. — Les comptes en dépenses ou en recettes relatifs soit à la construction, soit à l'exploitation des tramways qui font l'objet de la présente rétrocession, resteront distincts des comptes de toute autre entreprise à laquelle pourrait participer la société rétrocessionnaire. Toutefois, les comptes des tramways de Tourcoing pourront être confondus avec ceux des tramways de Roubaix.

Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département et au ministre des travaux publics, pour être publié.

Art. 6. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de cette entreprise devront être effectuées dans le délai de trois ans à partir de la promulgation du présent décret.

. . . .

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Art. 1er. — La ville de Tourcoing, en instance pour obtenir la concession pendant quarante ans, à compter du 3 décembre 1880, d'un réseau de tramways dans l'intérieur de la cité, s'engage à rétrocéder pour une durée de vingt-cinq ans, à partir du 3 décembre 1880, à la compagnie anonyme des tramways de Roubaix et de Tourcoing, représentée par M. *Edmond Julien*, son administrateur délégué, qui l'accepte, l'établissement et l'exploitation des lignes désignées ci-après :

Première ligne. — Rue de Paris (route départementale n° 22), de Lille (route départementale n° 14), des Poutrains, Nationale, Delobel, Saint-Jacques (route départementale n° 14), Grand'Place (route départementale n° 14).

Deuxième ligne. — Grand'Place (route départementale n° 14), rues de Tournai (route départementale n° 14), de Roubaix (route départementale n° 14), de la Station, de la Gare.

Troisième ligne. — Grand'Place (route départementale n° 14), rues de Tournai (route départementale n° 14), de Roubaix (route départementale n° 14), de la Station, de la Gare et Neuve-de-Roubaix (route départementale n° 14).

Quatrième ligne. — Grand'Place (route départementale n° 14), rues Saint-Jacques (route départementale n° 14) et de Gand (route départementale n° 14).

Cinquième ligne. — Petite-Place, rues du Pouilly, Neuve-du-Pouilly, du Midi, des Nonnes et boulevard de Roubaix.

Sixième ligne. — Rues de la Gare, Dervaux et de Guisnes.

Toutefois, l'exécution de la ligne n° 4 et de la partie de la ligne n° 5 comprise entre son origine et la place des Nonnes est subordonnée à l'élargissement préalable des voies publiques traversées.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret de concession à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — Par le fait de cette rétrocession, la compagnie sera assujettie envers la ville à toutes les obligations qui seront imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'elle sera subrogée aux avantages qu'assurera à la ville ce même cahier des charges, notamment en ce qui concerne la construction et la mise en exploitation des lignes rétrocédées, dans les délais fixés par l'article 3 dudit cahier des charges.

Elle est, en outre, soumise aux conditions suivantes :

Art. 3. — La compagnie payera annuellement à la ville, à titre de droit de stationnement, pour chaque voiture de voyageurs, une redevance annuelle :

Pendant les huit premières années, de.	200 fr.
Pendant les dix années suivantes, de.	250 fr.
Pendant les dernières années, de.	350 fr.

Ces redevances seront payées intégralement pour toutes les voitures à voyageurs en service ordinaire, sauf le cas où la compagnie obtiendrait la rétrocession des tramways de Roubaix. Dans ce cas, les voitures qui feront le ser-

vice spécial entre Roubaix et Tourcoing payeront à la ville de Tourcoing la moitié seulement des redevances fixées ci-dessus.

Le quart de la taxe sera dû pour les voitures supplémentaires que la compagnie fera circuler, dans des circonstances exceptionnelles, pendant vingt-cinq jours au maximum par année. Si ce nombre est dépassé, la taxe entière sera exigible.

Pour les voitures du service ordinaire, la taxe sera exigible pour toute l'année, du 1er janvier au 31 décembre, quelle que soit l'époque de leur mise en service.

Elle sera payée d'avance et ne pourra donner lieu à aucune restitution.

Toute voiture de marchandises, portant un chargement complet ou non, circulant sur les voies ferrées, devra acquitter un droit de stationnement de 0f,15.

Art. 4. — Pour garantir l'exécution de ses engagements, la compagnie sera tenue de porter à 50.000 francs, huit jours après qu'elle aura reçu notification de l'approbation de la présente convention par le gouvernement, le cautionnement de 38.000 francs qu'elle a versé à la caisse municipale. Ce cautionnement pourra être versé soit en numéraire, soit en rentes sur l'État; dans ce dernier cas, la quotité du cautionnement sera élevée du quart de la valeur cotée à la Bourse le jour précédent.

Les sept dixièmes du cautionnement seront remboursés à la compagnie après la réception définitive des travaux. Les trois derniers dixièmes resteront entre les mains de la ville jusqu'à la fin de la concession, pour la garantie de l'exécution des obligations imposées à la compagnie.

Si ces trois dixièmes restants viennent à être entamés par l'application des pénalités prévues dans le présent traité, la compagnie devra les reconstituer dans les trois jours de l'avertissement qui lui sera notifié par l'administration municipale.

Au cas où la déchéance de la société serait prononcée avant la réception définitive, le cautionnement demeurera acquis à la ville de Tourcoing.

Art. 5. — La compagnie sera tenue d'exécuter à ses frais tous les travaux que l'administration imposerait à la ville en approuvant le projet, notamment de remanier les bordures de trottoirs sur les points où la chaussée aura moins de 7m,15 de largeur; mais la ville prend à sa charge les pavages qu'il y aura lieu d'exécuter sur les voies publiques empruntées qui sont aujourd'hui empierrées, ainsi que les dépenses que nécessiterait l'acquisition ou l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement des tramways.

Art. 6. — La largeur de la zone de la chaussée à entretenir par la compagnie est fixée à 2m,70. Elle sera délimitée par deux lignes parallèles à l'axe de la voie, distantes chacune de 1m,35 dudit axe.

Est également à la charge de la compagnie l'entretien de la zone de la chaussée comprise entre le rail et la bordure, partout où cette zone aurait moins de 1 mètre de largeur.

En cas de négligence, de retard ou de malfaçon de la part de la compagnie dans l'exécution des travaux à sa charge, il y sera immédiatement pourvu d'office, à ses frais, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contravention aux règlements et des dommages-intérêts

dont elle pourrait devenir passible envers les tiers, en cas de préjudice ou d'accidents.

Le montant des avances faites sera recouvré à l'aide de rôles rendus exécutoires par le préfet du Nord.

Art. 7. — A l'expiration du traité de rétrocession, et par le seul fait de cette expiration, la ville de Tourcoing acquerra tous les droits de la compagnie sur les voies ferrées de tout le réseau.

La ville entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, et la compagnie sera tenue de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

Quant aux objets mobiliers ou immobiliers, à l'exception des chevaux, la ville de Tourcoing sera tenue de prendre, à dire d'expert, ceux qui seront en bon état d'entretien, si la compagnie le requiert, et réciproquement, si la ville de Tourcoing le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts. Dans ce cas, les parties devront faire connaître leurs intentions trois mois avant l'expiration de la concession.

Art. 8. — Dans le cas où, faute par la compagnie d'avoir rempli les obligations que lui imposent le cahier des charges et le présent traité, la déchéance serait prononcée contre elle; si la voie était maintenue, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés et le matériel seraient acquis, sans aucune indemnité, à la ville de Tourcoing, qui en disposerait comme elle l'entendrait.

Art. 9. — La compagnie établira, pour le transport des paquets et colis auxquels les prix du tarif ne sont pas applicables, un service de messagerie pour lequel des prix spéciaux seront fixés conformément à l'article 22 du cahier des charges.

Ces paquets et colis devront être livrés au plus tard dans un délai de douze heures, les heures de nuit non comprises.

Le délai sera de vingt-quatre heures pour les autres marchandises.

Art. 10. — Les changements de taxe devront, après avoir été approuvés, être publiés par affiches et dans les journaux, aux frais de la compagnie, un mois avant leur application.

Il est d'ailleurs convenu entre la ville et la compagnie que les tarifs prévus par l'article 22 du cahier des charges de la concession, pour le transport des voyageurs, seront appliqués comme si toutes les lignes du réseau de Tourcoing n'en faisaient qu'une seule, quand même il y aurait transbordement de l'une à l'autre, et qu'ainsi les taxes seront perçues uniquement d'après la longueur totale du trajet et sans distinction des différentes lignes parcourues.

Art. 11. — Les frais de surveillance auxquels pourra donner lieu le contrôle des fonctionnaires et agents de la ville seront à la charge de la compagnie et seront réglés par le maire. La compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur municipal immédiatement après qu'elle y aura été invitée.

Elle sera tenue également d'accorder aux mêmes fonctionnaires et agents le parcours gratuit dans les voitures du tramway.

Art. 12. — La compagnie prend l'engagement de loger tous les chevaux nécessaires à l'exploitation des tramways dans le périmètre de l'octroi, ou tout au

moins sur le territoire de Tourcoing, et de se soumettre aux taxes d'octroi sur les avoines et fourrages.

Dans le cas où elle serait autorisée à substituer la traction par locomotives à celle par chevaux, elle devra également remiser sur le territoire de Tourcoing une partie de ses machines de traction correspondant au service à faire sur le territoire de la ville, y avoir ses ateliers de menues réparations et renfermer en la même ville une quantité de combustible au moins égale à celle nécessaire à l'alimentation desdites machines, avec stipulation qu'elle sera soumise de ce chef aux taxes d'octroi édictées ou à édicter, sauf à elle à s'en défendre, si elle s'y croit fondée en vertu des dispositions de l'article 13 du décret du 12 février 1870, la ville entière dans ses droits pour prétendre que l'exonération stipulée par cet article n'est pas applicable aux chemins de fer de l'espèce.

La compagnie sera affranchie des droits d'octroi à raison des rails, bois et autres objets qui serviront à la construction de ses voies sur le territoire de Tourcoing.

Art. 13. — Une simple notification administrative suffira pour mettre la compagnie en demeure de remplir ses obligations envers la ville.

Faute par elle de se conformer aux articles 3 et 4 du cahier des charges, elle sera passible d'une amende de 50 francs pour chaque jour de retard dans la production des projets et de 100 francs pour chaque jour de retard dans la mise en exploitation des lignes rétrocédées.

En cas d'infraction aux autres clauses du cahier des charges où à celle du présent traité, en cas de retard dans l'exécution des mesures prescrites, la ville sera en droit d'imposer à la compagnie, pour les infractions, une amende qui pourra s'élever à un maximum de 300 francs, et, pour les retards, une somme de 50 francs pour chaque jour de retard, le tout indépendamment des dommages et intérêts auxquels la compagnie pourra être condamnée envers les tiers, s'il y a lieu.

Art. 14. — La compagnie aura un droit de préférence pour toutes les lignes nouvelles qui seraient établies sur le territoire de Tourcoing, et dont la ville aurait obtenu la concession du Gouvernement.

Art. 15. — La compagnie devra faire élection de domicile à Tourcoing.

Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie.

Art. 16. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville et la compagnie, au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent traité, seront portées devant le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 17. — Les frais que pourra occasionner le présent traité seront à la charge de la compagnie.

Fait à Tourcoing, en triple expédition, le 8 janvier 1877.

Le Rétrocessionnaire, Signé E. Julien.

Le Maire, Signé Roussel-Defontaine.

CAHIER DES CHARGES GÉNÉRALES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ville de Tourcoing est autorisée à placer, à ses risques et périls, sur les voies publiques ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux, et à y établir un service de voyageurs et de marchandises.

Le réseau comprendra les six lignes suivantes :

Première ligne. — Rue de Paris, rue de Lille, rue des Poutrains, rue Nationale, rue Delobel, rue Saint-Jacques, Grand'Place.

Deuxième ligne. — Grand'Place, rue de Tournai, rue de Roubaix, rue de la Station, place de la Gare.

Troisième ligne. — Grand'Place, rue de Tournai, rue de Roubaix, rue de la Station, rue de la Gare et rue Neuve-de-Roubaix.

Quatrième ligne. — Grand'Place, rue Saint-Jacques, rue de Gand.

Cinquième ligne. — Petite-Place, rue du Pouilly, rue Neuve-du-Pouilly, rue du Midi, rue des Nonnes et boulevard de Roubaix.

Sixième ligne. — Rue de la Gare, rue Dervaux, rue de Guisnes.

Toutefois l'exécution de la ligne n° 4 et de partie n° 5, comprise entre l'origine et la place des Nonnes, est subordonnée à l'élargissement préalable des voies publiques traversées.

Art. 2. — La ville de Tourcoing est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. La ville de Tourcoing demeurera garante envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose.

Art. 3. — Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité dans un délai maximum de trois ans à partir de la date du décret de concession, et de manière qu'un tiers au moins de la longueur totale du réseau soit livré chaque année à la circulation durant cette période de trois ans.

Art. 4. — La ville de Tourcoing devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'ensemble des lignes concédées, dans le délai de six mois à compter de la date du décret de concession.

Ce projet comprendra les dispositions générales, telles que le tracé, l'emplacement, la largeur et le mode de construction des voies ferrées.

Les projets d'exécution et de détail des ouvrages des diverses lignes seront

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui des tramways de la ville de Nantes (*Annales* 1878, p. 997), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

approuvés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs. Ils devront être présentés dans l'ordre qui sera fixé par le préfet.

En cours d'exécution et pendant la durée de la concession, la ville aura la faculté de proposer des modifications aux dispositions adoptées. Ces modifications ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure ou du préfet, suivant qu'il s'agira de dispositions générales ou de dispositions de détail.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 5. — (*Voir le même article du type.*)

Art. 6. — (*Voir les deux premiers paragraphes du même article.*)

. . . .

Les rails, dont l'administration supérieure déterminera la forme, le poids et le mode d'attache, sur la proposition de la ville, seront compris dans un pavage qui régnera dans l'entre-rail et à 47 centimètres au moins au delà de chaque côté.

La largeur entre les bordures des trottoirs des chaussées sur lesquelles les voies ferrées pourront être établies sera de 7^m,15 au minimum.

Art. 7 à 11. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail, plus celui des 0^m,60 pour les chaussées pavées et des 0^m,45 pour les chaussées empierrées qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Dans les endroits où l'intervalle entre le rail et la bordure du trottoir aura une largeur inférieur à 1 mètre, l'entretien restera pour le tout à la charge de la ville.

Lorsque, pour la construction et la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir les parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à partir de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13. — Il sera établi par la ville, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art. 14. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'opprobation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées; elles seront fermées à glaces.

Leur largeur sera de 2^m,15 au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Il y aura des places de deux classes.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 15. — La construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

Les frais de contrôle pour la concession qui fait l'objet du présent cahier des charges sont fixés à la somme annuelle de 50 francs par kilomètre, payable à compter de la date du décret de concession.

Ces frais sont à la charge du concessionnaire et devront être versés par semestre et d'avance dans les caisses du Trésor public.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Artr 16. — La durée de la concession, pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quarante ans à partir du 3 décembre 1880.

Art. 17. — A l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées. L'État entrera immédiatement en possession de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, tant sur les routes nationales et départementales que sur les rues et chemins vicinaux. Le concessionnaire sera tenu de lui remettre le tout en bon état d'entretien et sans indemnité.

Quant aux autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint.

Ces dispositions ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18 à 21. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et à raison des charge que la présente concession peut entraîner, le Gouvernement accorde à la ville de

Tourcoing d'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DISTANCES PARCOURUES.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	TOTAL.
§ Ier. VOYAGEURS.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1re classe. De 0 à 2 kilomètres	0,05	0,20	0,25
1re classe. De 2 à 3	0,06	0,24	0,30
1re classe. De 3 à 4	0,07	0,28	0,35
1re classe. De 4 à 5	0,08	0,32	0,40
1re classe. De 5 à 6	0,09	0,36	0,45
1re classe. De 6 à 7	0,10	0,40	0,50
2e classe. De 0 à 2 kilomètres	0,03	0,12	0,15
2e classe. De 2 à 3	0,04	0,16	0,20
2e classe. De 3 à 4	0,05	0,20	0,25
2e classe. De 4 à 5	0,06	0,24	0,30
2e classe. De 5 à 6	0,07	0,28	0,35
2e classe. De 6 à 7	0,08	0,32	0,40
§ 2. MARCHANDISES.			
1° HOUILLE ET CHARBONS. (La tonne.)			
De 0 à 2 kilomètres	0,06	0,24	0,30
De 2 à 3	0,08	0,32	0,40
De 3 à 4	0,10	0,40	0,50
De 4 à 5	0,12	0,48	0,60
De 5 à 6	0,14	0,56	0,70
De 6 à 7	0,16	0,64	0,80
2° MATIÈRES DIVERSES. (La tonne.)			
De 0 à 2 kilomètres	0,08	0,32	0,40
De 2 à 3	0,12	0,48	0,60
De 3 à 4	0,16	0,64	0,80
De 4 à 5	0,20	0,80	1,00
De 5 à 6	0,24	0,96	1,20
De 6 à 7	0,28	1,12	1,40

On adoptera pour chaque ligne des prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne. Les lignes pourront être à toute époque modifiées par l'administration, sur la proposition de la ville.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilog.; les fractions ne seront comptées que par centième de tonne.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers; le prix des places de deuxième classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de 10 centimes pour

toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'administration municipale, être employées à ces transports.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

Les places d'impériale seront assimilées, pour les prix, aux places de seconde classe.

Les billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire.

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue moyennant une redevance de 10 francs par mois pour la première classe et 7 francs par mois pour la deuxième classe.

Les prix déterminés au tarif précédent, en ce qui concerne les marchandises, ne sont pas applicables aux objets encombrant, à l'or, à l'argent et autres valeurs, et, en général, à tous les paquets et colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes.

Dans tous les cas, les prix spéciaux seront arrêtés par le préfet sur la proposition de la ville.

Il en sera de même pour les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Art. 23 à 26. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 27 et 28. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 29 à 37. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Fait à Tourcoing, le 9 janvier 1877.

Le Rétrocessionnaire,
Signé E. Julien.

Le Maire de Tourcoing,
Signé Roussel-Defontaine.

Approuvé :
Paris, le [illegible] avril [illegible]

Le Ministre des travaux publics,
Signé H. Varroy.

(N° 454)

[26 avril 1880.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la banlieue de Roubaix.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret du 3 décembre 1875 (*), qui déclare d'utilité publique et concède à la ville de Roubaix l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans ladite ville;

Vu l'avant-projet, et notamment le plan d'ensemble présenté pour l'établissement d'un réseau de voies ferrées dans la banlieue de Roubaix, en prolongement des voies urbaines;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834, et notamment l'avis de la commission d'enquête du 19 juin 1876;

Vu les avis de la chambre de commerce de Roubaix en date des 14 septembre 1875 et 25 juillet 1876;

Vu la délibération du conseil général du département du Nord en date du 19 août 1875;

Vu les délibérations du conseil municipal de Roubaix en date des 8 juin 1875 et 13 janvier 1876, et notamment celle du 3 mars 1876, par laquelle ledit conseil autorise le maire à demander, au nom de la ville, la concession du réseau de voies ferrées suburbain indiqué sur le plan général joint à l'avant-projet;

Vu les délibérations des conseils municipaux de Tourcoing, Mouveaux, Wattrelos, Lys-lez-Lannoy et Lannoy, en date des 24 et 30 décembre 1875 et 7 janvier 1876;

Vu le cahier des charges arrêté par le ministre des travaux publics, complétant et modifiant celui qui est annexé au décret du 3 décembre 1875;

Vu le traité de rétrocession du réseau urbain et du réseau de banlieue, passé les 7 mars-18 juin 1879, entre le maire de Roubaix et le sieur *Edmond Julien*, agissant au nom et comme mandataire de la compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing,

---

(*) *Annales* 1877, p. 84.

constituée par acte passé, le 17 juin 1876, devant Mᵉ *Baudrier*, notaire à Paris;

Vu les délibérations du conseil municipal de Roubaix des 7 mars et 28 juin 1879, approuvant ledit traité de rétrocession;

Vu la lettre du préfet du Nord en date du 2 septembre 1879;

Vu l'avis de la commission spéciale des tramways du 25 octobre 1875;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 11 et 22 janvier 1877, 7 janvier 1878 et 22 décembre 1879;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur du 20 février 1880;

Vu la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1ᵉʳ. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la banlieue de Roubaix, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé.

La concession du réseau suburbain se confondra avec celle du réseau urbain et prendra fin à la même date (3 décembre 1920).

Art. 2. — Il sera pourvu par la ville de Roubaix à l'établissement et à l'exploitation des deux réseaux fusionnés, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret susvisé du 3 décembre 1875, modifiées par le cahier des charges complémentaire ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé entre la ville de Roubaix et la société dite *Compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing*, pour la rétrocession de l'établissement et de l'exploitation des deux réseaux fusionnés.

Ledit traité, ainsi que le plan et le cahier des charges complémentaire désignés aux articles 1ᵉʳ et 2 ci-dessus, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu, soit pour compléter l'établissement, soit pour assurer l'exploitation du réseau mentionné à l'article 1ᵉʳ, par la compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing.

Art. 5. — Les comptes en dépenses ou en recettes relatifs soit à la construction, soit à l'exploitation des tramways urbains et suburbains de Roubaix, resteront distincts des comptes de toute autre entreprise à laquelle pourrait participer la société rétrocessionnaire. Toutefois, les comptes des tramways de Tourcoing pourront être confondus avec ceux des tramways de Roubaix.

Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, com-

prenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département et au ministre des travaux publics, pour être publié.

Art. 6. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de cette entreprise devront être effectuées dans le délai de trois ans à partir de la promulgation du présent décret.

. . . .

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Art. 1er. — La ville de Roubaix, concessionnaire d'un réseau de tramways urbains en vertu du décret du 3 décembre 1875, et en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramways suburbains, s'engage à rétrocéder, pour une durée de vingt-cinq ans, à la société anonyme des tramways de Roubaix et de Tourcoing, représentée par M. *Edmond Julien*, administrateur délégué, qui l'accepte, l'établissement et l'exploitation des lignes désignées ci-après :

1° Lignes formant le réseau urbain s'arrêtant aux limites du territoire de la commune.

Ligne n° 1, de Lille à Roubaix-Tourcoing, empruntant les rues de Lille et Neuve (route départementale n° 14), la Grande-Place, la Grande-Rue, chemin de grande communication n° 9, la rue du Collège, la place de la Fosse-aux-Chênes, enfin la rue de Tourcoing (route départementale n° 14).

1° *bis*. Ligne n° 1, de la gare des marchandises reliant la ligne n° 2 à la gare du Nord et à la ligne n° 1, en parcourant la rue de l'Alma dans toute sa longueur.

2° Ligne n° 2, de Mouveaux à Wattrelos, empruntant les rues de Mouveaux, du Grand-Chemin, Saint-Georges, la Grande-Place, la Grande-Rue, la place Chaptal et chemin de Wattrelos (chemin de grande communication n° 9).

3° Ligne n° 3, de Roubaix à Lannoy, empruntant la place de la Liberté et la rue de Lannoy (route départementale n° 19).

4° Ligne n° 4, de la gare du Nord-Est, reliant la gare du chemin de fer du Nord-Est à la ligne de Mouveaux à Wattrelos, en empruntant les boulevards de Beaurepaire et Saint-Jean, les rues Pierre-de-Roubaix et du Quai.

5° Ligne n° 5, de la gare des marchandises au boulevard de Roubaix-Tourcoing.

2° Lignes formant le réseau suburbain et s'étendant sur le territoire des communes limitrophes.

1° Prolongement de la ligne urbaine n° 2 sur la commune de Wattrelos, empruntant le chemin de grande communication n° 9, depuis la limite des communes de Roubaix et Wattrelos jusqu'à la Grande-Place de Wattrelos.

2° Prolongement de la ligne urbaine n° 2 sur les communes de Tourcoing et Mouveaux, empruntant le chemin de grande communication n° 9, dans la traversée de la commune de Tourcoing et sur le territoire de la commune de Mouveaux, jusqu'à la rencontre de la route départementale n° 22.

3° Prolongement de la ligne urbaine n° 3, empruntant la route départemen-

[illegible] n° 9, depuis la limite des communes de Roubaix et Lys-lez-Lannoy jusqu'à la place de Lannoy.

L'exploitation des deux réseaux fait l'objet d'une entreprise unique; aucun transbordement de voyageurs ne pourra être fait à la limite du territoire de Roubaix pour le passage des lignes du réseau urbain sur celles du réseau suburbain, et réciproquement.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir pour approuver le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — Par le fait de cette rétrocession, la société sera assujettie envers la ville, pour les deux réseaux, à toutes les obligations imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret de concession du réseau urbain; de même qu'elle sera subrogée aux avantages qu'assure à la ville ce même cahier des charges, notamment en ce qui concerne la construction et la mise en exploitation des lignes rétrocédées, dans les délais fixés par l'article 3 dudit cahier des charges, c'est-à-dire le 3 décembre 1880.

Elle est, en outre, soumise aux conditions suivantes :

Art. 3. — La société payera annuellement à la ville, à titre de droit de stationnement, pour chaque voiture de voyageurs, une redevance annuelle, pendant les cinq premières années, de 500 francs; pendant les dix années suivantes, de 600 francs, et pendant les dix dernières années, de 700 francs.

Ces redevances seront payées intégralement pour toutes les voitures à voyageurs en service ordinaire, sauf le cas où la société obtiendrait la rétrocession des tramways de Tourcoing. Dans ce cas, les voitures qui feront le service spécial entre Roubaix et Tourcoing payeront à la ville de Roubaix la moitié seulement des redevances fixées ci-dessus.

Le quart de la taxe sera dû pour les voitures supplémentaires que la société fera circuler, dans des circonstances exceptionnelles, pendant vingt-cinq jours au maximum par année. Si ce nombre est dépassé, la taxe entière sera exigible.

Pour les voitures du service ordinaire, la taxe sera exigible pour toute l'année, du 1er janvier au 31 décembre, quelle que soit l'époque de leur mise en service. Elle sera payée d'avance et ne pourra donner lieu à aucune restitution.

Toute voiture de marchandises portant un chargement complet ou non, circulant sur les voies ferrées, devra acquitter un droit de stationnement de 0f,15.

Art. 4. — Pour garantir l'exécution de ses engagements, la société sera tenue de porter à 100.000 francs, huit jours après qu'elle aura reçu notification de l'approbation de la présente convention par le Gouvernement, le cautionnement de 50.000 francs qu'elle a versé à la caisse municipale. Ce cautionnement pourra être versé soit en numéraire, soit en rentes sur l'État; dans ce dernier cas, la quotité du cautionnement sera élevée du quart de la valeur cotée à la Bourse le jour précédent.

Les sept dixièmes du cautionnement seront remboursés à la société après la réception définitive des travaux.

Les trois derniers dixièmes resteront entre les mains de la ville jusqu'à la fin de la concession, pour la garantie de l'exécution des obligations imposées à la société.

Si ces trois dixièmes restants viennent à être entamés par l'application des

pénalités prévues dans le présent traité, la société devra les constituer dans les trois jours de l'avertissement qui lui sera notifié par l'administration municipale.

Au cas où la déchéance de la société serait prononcée avant la réception définitive, le cautionnement demeurera acquis à la ville de Roubaix.

Art. 5. — La société est tenue d'exécuter à ses frais tous les travaux que l'administration imposerait à la ville en approuvant le projet, notamment de remanier les bordures de trottoirs sur les points où la chaussée aurait moins de 7m,15 de largeur; mais la ville prend à sa charge les pavages qu'il y aura lieu d'exécuter sur les voies publiques empruntées qui sont aujourd'hui empierrées, ainsi que les dépenses que nécessiterait l'acquisition ou l'expropriation des terrains nécessaires à l'établissement des tramways.

Art. 6. — La largeur de la zone de la chaussée à entretenir par la société est fixée à 2m,70. Elle sera limitée par deux lignes parallèles à l'axe de la voie, distantes chacune de 1m,35 dudit axe.

Est également à la charge de la société l'entretien de la zone de la chaussée comprise entre le rail et la bordure, partout où cette zone aurait moins d'un mètre de largeur.

En cas de négligence, de retard ou de malfaçon de la part de la société dans l'exécution des travaux à sa charge, il y sera immédiatement pourvu d'office, à ses frais, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contravention aux règlements, et des dommages intérêts dont elle pourrait devenir passible envers les tiers, en cas de préjudice ou d'accidents.

Le montant des avances faites sera recouvré à l'aide de rôles rendus exécutoires par le préfet du Nord.

Art. 7. — A l'expiration du traité de rétrocession, et par le seul fait de cette expiration, la ville de Roubaix acquerra tous les droits de la société sur les voies ferrées de tout le réseau.

La ville entrera immédiatement en jouissance de ces voies et de leurs dépendances établies sur la voie publique, et la société sera tenue de lui remettre le tout en bon état d'entretien.

Quant aux objets mobiliers ou immobiliers, à l'exception des chevaux, la ville de Roubaix sera tenue de prendre, à dire d'experts, ceux qui seront en bon état d'entretien, si la société le requiert, et réciproquement, si la ville de Roubaix le requiert, la société sera tenue de les céder, également à dire d'experts. Dans ce cas, les parties devront faire connaître leurs intentions trois mois avant l'expiration de la concession.

Art. 8. — Dans le cas où, faute par la société d'avoir rempli les obligations que lui imposent le cahier des charges et le présent traité, la déchéance serait prononcée contre elle, si la voie était maintenue, les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés et le matériel serait acquis, sans aucune indemnité, à la ville de Roubaix, qui en disposerait comme elle l'entendrait.

Art. 9. — La société établira, pour le transport des paquets et colis auxquels les prix du tarif ne sont pas applicables, un service de messagerie, pour lequel des prix spéciaux seront fixés conformément à l'article 22 du cahier des charges. Les paquets et colis devront être livrés au plus tard dans un délai de

douze heures, les heures de nuit non comprises. Le délai sera de vingt-quatre heures pour les autres marchandises.

Art. 10. — Les changements de taxe devront, après avoir été approuvés, être publiés par affiches et dans les journaux, aux frais de la société, un mois avant leur application.

Art. 11. — Les frais de surveillance auxquels pourra donner lieu le contrôle des fonctionnaires et agents de la ville seront à la charge de la société et seront réglés par le maire. La société sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur municipal, immédiatement après qu'elle y aura été invitée.

Elle sera tenue également d'accorder aux mêmes fonctionnaires et agents le parcours gratuit dans les voitures de tramway.

Art. 12. — La société prend l'engagement de loger tous les chevaux nécessaires à l'exploitation des tramways dans le périmètre de l'octroi, ou tout au moins sur le territoire de Roubaix.

Dans ce dernier cas, la société devra, après entente avec l'administration municipale, contracter un abonnement à l'octroi pour la consommation des grains et fourrages de son entreprise.

Art. 13. — Une simple notification administrative suffira pour mettre la société en demeure de remplir ses obligations envers la ville.

Faute par elle de se conformer aux articles 3 et 4 du cahier des charges, elle sera passible d'une amende de 50 francs pour chaque jour de retard dans la production des projets et de 100 francs pour chaque jour de retard dans la mise en exploitation des lignes rétrocédées.

En cas d'infraction aux autres clauses du cahier des charges ou à celles du présent traité, en cas de retard dans l'exécution des mesures prescrites, la ville sera en droit d'imposer à la société, pour les infractions, une amende qui pourra s'élever à un maximum de 300 francs, et, pour les retards, une retenue de 50 francs pour chaque jour de retard, le tout indépendamment des dommages-intérêts auxquels la société pourrait être condamnée envers les tiers, s'il y a lieu.

Art. 14. — La société aura un droit de préférence pour toutes les lignes nouvelles qui seraient établies sur le territoire de Roubaix, et dont la ville aurait obtenu la concession du Gouvernement.

Art. 15. — Elle devra faire élection de domicile à Roubaix. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à elle adressée sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie.

Art. 16. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville et la société, au sujet de l'exécution et de l'interprétation du présent traité, seront portées devant le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 17. — Les frais que pourra occasionner le présent traité seront à la charge de la société.

Fait à Roubaix, en triple expédition, le 7 mars 1879.

Le Concessionnaire,
L'Administrateur délégué,
Signé E. Julien.

Le Maire,
Signé Daudet.

COMPLÉMENT AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ AU DÉCRET
DE CONCESSION EN DATE DU 3 DÉCEMBRE 1875.

Article unique. — La construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, pour le réseau urbain comme pour le réseau suburbain, seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est, d'ailleurs, assujetti aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

Les frais de contrôle pour le réseau urbain, qui a fait l'objet du décret du 3 décembre 1875, comme pour le réseau suburbain, sont fixés à la somme annuelle de 50 francs par kilomètre, payable à compter de la date du décret portant concession du réseau suburbain à la ville de Roubaix.

Ces frais sont à la charge du concessionnaire et devront être versés par semestre et d'avance dans les caisses du Trésor public.

Le présent article abroge les articles 15 et 38 du cahier des charges joint au décret de concession du 3 décembre 1875.

Fait à Roubaix, en triple expédition, le 18 juin 1879.

Le Concessionnaire,
L'Administrateur délégué,
Signé JULIEN.

Le Maire,
Signé DAUBET.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 455)

[23 mai 1879.]

Voirie (grande). — *Canal.* — *Chemin de halage.* — *Passage avec des chevaux de halage.* — *Monopole.* — *Contravention.* — *Compétence.* — (1re espèce, Sieur Bocquet; 2e espèce, Ministre des travaux publics [Canal de la Sensée.]) — *Le fait d'avoir halé des bateaux avec des chevaux étrangers au service de halage organisé en monopole par un décret qui l'a rendu obligatoire, pour la batellerie sur canal, ne constitue pas une contravention de grande voirie dont il appar-*

tient au conseil de préfecture de connaître (*). — *Ce décret rendu pour assurer l'exécution de l'entreprise à laquelle le monopole a été concédé n'a pas été pris en vue de la conservation des ouvrages du canal* (**).

1re ESPÈCE. — (*Sieur Bocquet.*)

Vu la requête présentée pour le sieur Bocquet, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 11 mai 1877, par lequel le conseil de préfecture du Nord l'a condamné à cinq amendes de 16 francs pour contraventions de grande voirie; ce faisant, attendu que le requérant a été poursuivi pour avoir circulé sur la digue du canal de la Sensée avec des chevaux employés à haler des bateaux; que, si le décret du 19 juin 1875 a organisé un service de halage sur divers canaux, il n'a pu légalement établir un monopole; que, d'autre part, si la circulation sur le chemin de halage est interdite par l'arrêté préfectoral du 28 avril 1856, portant règlement de police pour les canaux du Nord, c'est seulement en ce qui concerne les chevaux autres que ceux employés au halage; qu'ainsi les faits reprochés au requérant ne constituent pas des contraventions de grande voirie, le renvoyer des fins du procès-verbal;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi;

Vu le mémoire en réplique présenté par le sieur Bocquet, par lequel il déclare persister dans ses conclusions par les motifs déjà indiqués, et en outre parce que l'article 3 du décret du 19 juin 1875 déclare expressément que le halage organisé par ledit décret reste facultatif pour les bateaux vides, et que les chevaux du requérant n'ont été employés qu'à haler des bateaux vides;

(*—**) On trouvera dans *la Gazette des Tribunaux* du 4 juin 1879 un exposé des précédents de l'affaire et un résumé des plaidoiries et conclusions du commissaire du gouvernement.

L'interdiction du passage sur les chemins de halage est légale à l'encontre des animaux qui ne servent pas au halage; — 22 juin 1877, Ministre des travaux publics, *Ann.* 1878, p. 1071. — Mais cette interdiction ne se justifie que par l'intérêt de la conservation des ouvrages dépendant de la grande voirie; dès lors, elle ne saurait s'appliquer à des animaux servant au halage, puisqu'ils ne font qu'employer le chemin dans les conditions de sa création. — Le passage des chevaux de halage sur les bords du canal ne constituait donc pas une contravention à l'arrêt du Conseil de 1777, dont la répression appartient au conseil de préfecture, il ne pouvait, à supposer qu'il soit légal, constituer qu'une infraction aux dispositions du décret de 1875 organisant le monopole du halage, dont la répression doit être poursuivie devant le juge de police par application de l'article 471 du Code pénal. — Sur la question de légalité et de compétence, 7 juin 1878, Large, *Ann.* 1879, p. 867.

Vu les nouvelles observations par lesquelles le ministre des travaux publics déclare ne pas s'opposer à l'admission du pourvoi, attendu que le décret du 19 juin 1875 n'interdit pas le halage par chevaux libres des bateaux vides;

Vu l'arrêt du Conseil, du 24 juin 1777;

Vu le règlement de police des canaux du Nord, du 28 avril 1856;

Vu le décret du 19 juin 1875;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Considérant que l'arrêté attaqué se borne à constater que le sieur Bocquet a parcouru avec des chevaux la digue du canal de la Sensée, et que cette circulation, étant de nature à causer des dommages à la digue, constitue une contravention à l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Mais considérant qu'il était reconnu par l'administration que le fait reproché au sieur Bocquet consistait à avoir halé des bateaux avec des chevaux étrangers au service de halage organisé par le décret du 19 juin 1875, et à avoir ainsi contrevenu à l'article 3 dudit décret; que, dès lors, le conseil de préfecture avait à rechercher si les infractions à cet article constituaient des contraventions de grande voirie;

Considérant que le décret du 19 juin 1875 a établi un tarif maximum pour le halage sur diverses voies navigables dont le canal de la Sensée fait partie et a décidé que l'exploitation du service ferait l'objet d'adjudications au rabais; que si l'article 3 du décret a rendu obligatoire, sauf certaines exceptions, le service ainsi organisé, cette disposition n'a pas eu pour but d'assurer, en exécution de l'article 11 de l'arrêt du Conseil, du 24 juin 1777, la conservation des ouvrages construits pour la sûreté et la facilité de la navigation et du halage, mais de conférer un droit exclusif aux adjudicataires et d'assurer l'exécution de l'entreprise; que, dès lors, les infractions à cet article ne constituent pas des contraventions de grande voirie de la compétence du conseil de préfecture. (Arrêté annulé pour incompétence.)

2e ESPÈCE.— (*Ministre des travaux publics*) [*canal de la Sensée*].

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler cinquante-quatre arrêtés du 12 avril 1878, par lesquels le conseil de préfecture du Nord a décidé qu'il n'y avait pas lieu de statuer sur cinquante-quatre procès-verbaux dressés du 25 juin au 6 août 1877 pour constater des contraventions à la police du halage sur le canal de la Sensée à

raison du temps écoulé entre l'ouverture et la clôture des procès-verbaux; ledit recours fondé sur ce qu'aucune disposition législative ne prescrit que les procès-verbaux doivent être dressés dans un délai déterminé à partir de la constatation des faits;

Vu les observations présentées par les sieurs Bernard et autres, tendant au maintien des arrêtés attaqués;

Vu la loi du 29 floréal an 10;

Vu le décret du 19 juin 1875;

Considérant que les procès-verbaux ci-dessus visés ont été dressés pour constater des contraventions à l'article 3 du décret du 19 juin 1875; que, dès lors, le conseil de préfecture avait à rechercher si les infractions à cet article constituaient des contraventions de grande voirie. (La suite comme à la 1re espèce.)

(N° 456)

[23 mai 1879.]

Voirie (grande). — Route nationale. — Alignement. — Constructions différentes de celles autorisées, et faisant saillie. — Condamnation du propriétaire et de l'entrepreneur chacun à une amende distincte et à la démolition. — (Sieurs Fontaine et Cassier.)

Vu la requête présentée pour les sieurs Fontaine et Cassier, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 21 juillet 1876 par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Oise les a condamnés chacun à une amende de 50 francs et à la suppression des travaux qui auraient été indûment exécutés par eux en saillie sur les alignements de la route nationale n° 13, dans la traverse de Poissy; ce faisant, attendu que le sieur Fontaine a été autorisé par arrêté du préfet de Seine-et-Oise, du 23 avril 1874, à exécuter les travaux dont s'agit; que, d'ailleurs, les constructions élevées par le sieur Fontaine et par le sieur Cassier, son entrepreneur, ne sont pas en façade sur la route nationale et n'ont pas eu pour effet de réconforter les bâtiments sujets à reculement; que ces constructions ont été établies en dehors de la limite des alignements de la route nationale tels qu'ils ont été indiqués aux requérants par les agents des ponts et chaussées; que si, au moment où les travaux allaient être achevés, ces agents ont rectifié les alignements qu'ils avaient primitivement donnés et si, par suite, les constructions des sieurs Fontaine et Cassier se sont trouvées com-

prises dans les alignements de la route, ce fait ne saurait être imputable aux requérants et leur porter préjudice; dire que c'est à tort que les sieurs Fontaine et Cassier ont été condamnés à une amende; les en décharger; dire en outre qu'il n'y avait pas lieu d'ordonner la démolition des constructions élevées par le sieur Fontaine; subsidiairement, pour le cas où cette démolition ne pourrait être évitée, condamner l'État à payer au sieur Fontaine une indemnité égale au préjudice qui en résulterait pour lui;

Vu l'arrêt du Conseil du 27 février 1765, la loi des 19-22 juillet 1791 et la loi du 29 floréal an X;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Considérant qu'aux termes de l'arrêté ci-dessus visé du préfet de Seine-et-Oise, du 23 avril 1874, le sieur Fontaine a été seulement autorisé à relier par un vitrage servant d'abri deux corps de bâtiments dont il était propriétaire dans la commune de Poissy;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il est constaté par le procès-verbal ci-dessus visé que le sieur Fontaine ne s'est pas borné à exécuter les travaux prévus par l'arrêté précité; qu'il a fait élever des constructions en pierre à deux étages et que ces constructions sont en saillie sur les alignements de la route nationale n° 13, tels qu'ils résultent du plan approuvé par l'ordonnance du 4 novembre 1846; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le sieur Fontaine et le sieur Cassier, son entrepreneur, chacun à une amende de 50 fr. et à la démolition des constructions indûment élevées. (Rejet.)

(N° 457)

[30 mai 1879.]

Cours d'eau. — Irrigations. — Syndicat. — Taxes pour intérêts et amortissement d'emprunts. — Taxes d'entretien. — Chômage. — Arrosages irréguliers. — (1re espèce: sieur Privat de Garilhe; 2e espèce: sieur Gaulthier.) — *Décidé qu'une taxe annuelle de 30 francs par hectare, exigible, d'après les actes constitutifs du syndicat et les engagements pris, à partir de la première année où les eaux auront été introduites utilement dans les canaux, était due à partir de cette époque alors même que les arrosages auraient été insuffisants ou irréguliers* (1re et 2e espèces). — *Décidé que la taxe annuelle proportionnée à la quantité d'eau réclamée par chaque*

souscripteur, et destinée à subvenir aux dépenses d'entretien du canal, sans pouvoir excéder 5 francs par hectare, était due par le réclamant qui avait reçu une quantité d'eau supérieure à celle à laquelle il avait droit pour l'arrosage des terres à raison desquelles il avait souscrit (2e *espèce*).— *Les chômages prescrits par le préfet en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le décret constitutif du syndicat, en vue de travaux à exécuter par une ville, ne peuvent pas motiver une demande en réduction de la taxe. — Sauf au syndicat à former contre la ville une demande en indemnité pour les préjudices qui lui auraient été causés par ses chômages* (1re *espèce*).

1re ESPÈCE (*sieur Privat de Garilhe*).

Vu la requête présentée par le sieur Privat de Garilhe, tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture du Gard, du 25 février 1878, en tant qu'il ne lui a accordé qu'une réduction insuffisante de la taxe à laquelle il a été assujetti, pour l'année 1877, à raison de sa qualité de membre du syndicat du canal d'irrigation de Beaucaire; ce faisant, attendu qu'il a été imposé à raison de 17 hectares à une taxe de 595f,05, mais qu'il n'a pu pratiquer qu'un arrosage insignifiant à cause de plusieurs chômages successifs auxquels le canal de Beaucaire a été soumis pendant l'année 1877; que, par suite de ces chômages, il n'a pas reçu la quantité de 640 mètres cubes d'eau par hectare et par semaine stipulée dans son acte d'engagement; que, dès lors, il ne saurait être assujetti à payer la taxe de 595f,05 à laquelle il a été soumis; décider que cette taxe sera réduite à la somme de 135f,65;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef chargé de l'administration du séquestre du canal d'irrigation de Beaucaire, ensemble les observations du ministre des travaux publics tendant au rejet du pourvoi, par le motif que les souscripteurs du canal d'irrigation de Beaucaire se sont engagés à payer une double taxe annuelle, savoir : 1° une taxe de 30 francs par hectare, pour faire face à l'intérêt et à l'amortissement des emprunts faits par le syndicat pour l'exécution des travaux ; 2° une taxe dite d'entretien, calculée d'après la quantité d'eau réellement délivrée à chaque souscripteur, et ne pouvant dépasser 5 francs par hectare; que ces deux taxes sont exigibles du jour où les eaux ont été utilement introduites dans les canaux à la charge du syndicat; que les eaux ont été utilement introduites dans le canal de Beaucaire antérieurement à l'année 1877; que, dès lors, le requérant devait être soumis

au payement des deux taxes ci-dessus indiquées; que si un certain nombre de chômages ont eu lieu pendant l'année 1877, ils ont eu pour cause les travaux nécessaires à la réparation et à l'entretien du canal d'irrigation, et que les souscripteurs sont tenus de supporter ces chômages sans que la taxe principale de 30 francs par hectare puisse être réduite; qu'un chômage a, il est vrai, été nécessité par des travaux entrepris dans l'intérêt particulier de la ville de Nîmes, mais que, si ce chômage peut donner lieu à un recours du syndicat entre ladite ville de Nîmes, il ne saurait motiver pour les souscripteurs une réduction de la taxe principale; que la taxe secondaire, dite d'entretien, a été réduite par le conseil de préfecture, d'après la surface que le requérant avait réellement irriguée; que, dès lors, il y a lieu de rejeter la requête;

Vu le décret du 24 février 1864 constitutif du syndicat du canal d'irrigation de Beaucaire;

Vu le décret du 13 mars 1876 qui a prononcé la mise sous séquestre dudit canal;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte, tant de l'acte d'engagement souscrit par le requérant que de l'art. 1er du décret susvisé du 24 février 1864 constitutif du syndicat du canal d'irrigation de Beaucaire, qu'une taxe de 30 francs par hectare, destinée au service de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts faits par le syndicat, est due annuellement par les souscripteurs à partir de la première année où les eaux auront été introduites utilement dans les canaux à la charge du syndicat;

Considérant qu'il n'est pas contesté que les eaux ont été introduites utilement dans lesdits canaux pendant l'année 1876; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à se prévaloir de ce que les arrosages auraient été insuffisants ou irréguliers pour demander la réduction de la taxe de 30 francs par hectare à laquelle il a été imposé pour l'année 1877;

Considérant, d'ailleurs, que si un chômage a été prescrit du 18 au 29 juin 1877, en vue de travaux à exécuter par la ville de Nîmes, le préfet, en prescrivant ce chômage, n'a fait qu'user du pouvoir qui lui était conféré par l'article 45 du décret constitutif du syndicat, et que ce chômage ne peut donner lieu à une demande en réduction de taxe de la part du sieur de Garilhe, sauf au syndicat, s'il s'y croit fondé, à former contre la ville de Nîmes une demande en indemnité pour les dommages qui pourraient lui avoir été causés par ledit chômage... (Rejet.)

2ᵉ ESPÈCE (*sieur Gauthier*).

Vu la requête présentée par le sieur Gauthier, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 23 mai 1878, par lequel le conseil de préfecture du Gard a refusé de lui accorder décharge de la taxe de 420ᶠ,05 à laquelle il a été imposé pour l'année 1877, en sa qualité de membre de l'association syndicale du canal d'irrigation de Beaucaire ; ce faisant, attendu qu'aux termes de son engagement il avait droit à 640 mètres cubes d'eau par hectare et par semaine ; qu'en fait, pendant l'année 1877, l'eau n'arrivait qu'irrégulièrement sur sa propriété, qu'elle n'atteignait pas un niveau suffisant pour lui permettre d'arroser convenablement ses terres, que les vannes de prises d'eau étaient insuffisamment ouvertes ; que les chômages du canal se sont prolongés au delà de leur durée réglementaire ; qu'il n'a pu, en somme, arroser que 9 hectares au lieu de 12 pour lesquelles la taxe lui est réclamée ; lui accorder la décharge demandée ; subsidiairement décider qu'il sera procédé à une enquête sur les faits ci-dessus allégués ;

Vu le rapport de l'ingénieur chargé de l'administration du séquestre du canal d'irrigation de Beaucaire, ensemble les observations du ministre des travaux publics, tendant au rejet du pourvoi du sieur Gauthier ; par le motif que la redevance réclamée au sieur Gauthier se compose de deux taxes ; que la taxe principale de 30 francs par hectare, destinée au service de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts de la société, est due par les souscripteurs en tout état de cause, et alors même que les arrosages auraient été insuffisants ou nuls ; que la taxe d'entretien de 5 francs par hectare au maximum est due en proportion de la quantité d'eau effectivement réclamée par les souscripteurs ; que si le sieur Gauthier n'a arrosé, pendant l'année 1877, que 9 hectares au lieu de 12 pour lesquels la taxe lui est réclamée, il a néanmoins reçu une quantité d'eau supérieure à celle qui lui est due pour l'arrosage de ses 12 hectares engagés ;

Vu le décret du 24 février 1864 constitutif du syndicat du canal d'irrigation de Beaucaire ;

Vu le décret du 13 mars 1876 qui a prononcé la mise sous séquestre dudit canal ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et 21 avril 1832 ;

Vu l'arrêté du gouvernement du 24 floréal an VIII ;

Sur la demande d'enquête :

Considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement ;

Au fond :

En ce qui touche la taxe principale de 30 francs par hectare :

Considérant (les deux premiers considérants comme dans la 1re espèce).

En ce qui touche la taxe d'entretien :

Considérant qu'aux termes de l'article 6 de l'acte d'engagement souscrit par le requérant, indépendamment de la redevance principale de 30 francs par hectare, chaque souscripteur est tenu de concourir, au prorata de la quantité d'eau qu'il réclamera effectivement chaque année pour ses arrosages, aux dépenses d'entretien du canal, lesquelles ne pourront pas excéder 5 francs par hectare ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, pendant l'année 1877, le sieur Gauthier a reçu une quantité d'eau supérieure à celle à laquelle il avait droit pour l'arrosage de ses 12 hectares à raison desquels il avait souscrit ; que, dès lors, il n'est pas fondé à demander la réduction de la taxe de 5 francs par hectare à laquelle il a été imposé. (Rejet.)

(N° 458)

[30 mai 1879.]

Marais. — Ecoulement des eaux d'un étang. — Canaux d'assainissement sous des chemins ruraux, comblés par une commune. — Refus par l'administration d'exécuter des travaux pour assurer l'écoulement. — Excès de pouvoirs. — Recours non recevable. — (Sieur Bellot.) — *La décision par laquelle le ministre des travaux publics refuse de prescrire, sur la demande d'un propriétaire d'étangs, pour l'écoulement des eaux de ces étangs, des mesures qui ne lui semblent pas commandées par l'intérêt général, ne peut pas être déférée au Conseil d'Etat par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872. — Le ministre n'a fait qu'user des pouvoirs qui lui appartiennent en cette matière* (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Bellot, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler, pour excès de pouvoirs, une décision du

---

(*) Voir les arrêts des 24 mai 1854, Haller, *Ann.* 1854, p. 649; 22 mars 1866, Laffargue, *Ann.* 1867, p. 251 ; 27 juillet 1877, Véron, *Ann.* 1878, p. 1179.

27 janvier 1876, par laquelle le ministre des travaux publics a rejeté sa demande tendant à ce que des mesures soient prises par l'administration pour assurer l'écoulement des étangs des Landres et du Grand Coulon, dont il est propriétaire dans la commune d'Outines (Marne); ce faisant, attendu que les eaux de l'étang des Landres se déversent, d'après leurs pentes naturelles, dans l'étang du Grand Coulon, dont les eaux se déversent à leur tour dans l'étang de la Forêt; que ces étangs sont séparés les uns des autres par deux chaussées, qui servent de chemins ruraux à la commune d'Outines; que sur chacune de ces chaussées, un pont, sous lequel passaient les eaux, avait été établi; que, le sieur Bellot s'étant refusé à séparer ces ponts, la commune s'est fait autoriser par jugement du tribunal de Vitry-le-François, du 18 août 1871, confirmé par arrêt de la Cour de Paris du 29 novembre 1873, à combler avec de la terre, dans la largeur des chemins, les canaux d'assainissement qui passaient sous les ponts; que, l'écoulement des eaux étant ainsi arrêté, il appartient à l'administration en vertu des pouvoirs généraux de police qu'elle tient des lois des 12-22 août 1790 et 28 septembre-6 octobre 1791 de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'écoulement des eaux, suivant leurs pentes naturelles; que le sieur Bellot est en droit d'exiger de l'administration qu'elle prenne ces mesures, que la décision du ministre des travaux publics lèse, en effet, son droit de propriétaire, en ne lui assurant pas l'écoulement des eaux de sa propriété, et en l'exposant aux recours que les propriétaires voisins pourraient exercer contre lui, d'après l'article 16 de la loi du 28 septembre-6 octobre 1791, au cas où leurs fonds seraient inondés; dire que l'autorité administrative sera tenue de prescrire les mesures nécessaires pour assurer, en travers des chemins de la commune d'Outines, le libre écoulement des eaux des étangs des Landres et du Grand Coulon, suivant leurs pentes naturelles;

Vu la décision attaquée;

Vu les observations en défense présentées par le ministre des travaux publics, tendant au rejet de la requête, par les motifs que la question soulevée par ladite requête et qui est celle de savoir si c'est avec raison que l'administration a refusé d'user des pouvoirs de police qu'elle tient des lois de 1790 et de 1791, est une question de pure administration qui ne saurait être l'objet d'un débat contentieux; que l'administration n'a pas cru devoir intervenir dans un débat qui avait été soumis à l'autorité judiciaire et où l'intérêt général n'était pas engagé;

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre-6 octobre 1791;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872, article 9;

Considérant que s'il appartient à l'autorité administrative, en vertu des pouvoirs que lui attribuent les lois ci-dessus visées des 12-20 août 1790 et 28 septembre-6 octobre 1791, de prendre les mesures nécessaires pour procurer le libre écoulement des eaux, le ministre des travaux publics, en refusant, par sa décision du 27 janvier 1876, de prescrire, pour l'écoulement des eaux des étangs des Landres et du Grand-Coulon, des mesures qui ne lui semblaient pas commandées par l'intérêt général, n'a fait qu'user des pouvoirs qu'il tient des lois précitées; qu'ainsi la décision, par laquelle il a rejeté la requête du sieur Bellot, n'est pas de nature à être déférée au Conseil d'État, par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872. (Rejet.)

(N° 459)

[30 mai 1879.]

Travaux publics.— Décompte. — Communes.— (Sieur Alauzet contre ville de Rodez.) — *Application du rabais, en vertu du cahier des charges, même aux travaux imprévus reconnus nécessaires pendant le cours de l'entreprise. — Rejet d'une demande d'indemnité pour renchérissement dans le prix des matériaux et de la main-d'œuvre, à raison du ralentissement des travaux imputable à la commune : pas de délai obligatoire pour la commune : faculté réservée de répartir les travaux sur plusieurs années : interdiction générale pour l'entrepreneur de réclamer aucune augmentation de prix. — Travaux supplémentaires excédant le quart du montant du marché. Résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur et sur sa demande par application du cahier des charges* (*).

Vu la requête, pour le sieur Alauzet, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 6 décembre 1876, par lequel le conseil de préfecture de l'Aveyron n'a fixé qu'à la somme de 46,086f,44 le montant du décompte de son entreprise, et a rejeté sa demande en résiliation de son marché; ce faisant, attendu que c'est à tort

---

(*) Rapp. l'article 39 des conditions générales de 1833 et l'article 30 des conditions de 1866. — M. Aucoc, *Conférences*, t. II, p. 329; arrêt du 2 juin 1876, Blanc, *Ann.* 1878, p. 556, et les renvois.

que l'arrêté attaqué a appliqué aux travaux qui ont été exécutés, jusqu'à concurrence d'une somme de 6,289 francs en dehors des prévisions du devis, le rabais 10,05 p. 100 consenti par l'adjudicataire; qu'il y a donc lieu de tenir compte à celui-ci d'une somme de 632f,15 représentant la réduction qui a eté indûment imposée sur la valeur réelle des travaux imprévus; attendu, d'autre part, que les modifications et additions apportées en cours d'exécution par la ville de Rodez au projet primitif ont amené des hésitations et des lenteurs qui ont considérablement retardé l'achèvement de l'entreprise; que, par suite, ladite ville doit être condamnée à supporter les conséquences du renchérissement qui, à partir de 1871, s'est produit dans les prix de la main-d'œuvre et des matériaux; que ce renchérissement a été évalué par les experts au dixième du montant des travaux exécutés en 1872 et 1873, et qu'ainsi il convient d'allouer au requérant une somme de 1,999f,81; attendu enfin qu'il est établi par l'expertise que les changements dont les plans primitivement adoptés ont été l'objet, auront pour résultat d'entraîner une augmentation de plus du quart sur le montant de l'adjudication, et que, dès lors, le requérant a droit, en vertu de son cahier des charges, à la résiliation de son entreprise, allouer au sieur Alauzet les deux sommes de 632f,15 et de 1,997f,81, en sus de celles qui figurent déjà à son décompte; lui accorder la résiliation de son marché, et condamner la ville de Rodez aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Rodez, tendant au rejet du pourvoi avec dépens, attendu que les articles 23 et 25 du cahier des charges soumettent au rabais de l'adjudication tous les travaux supplémentaires; que l'article 24 du même cahier dispose que l'entrepreneur ne pourra réclamer aucune indemnité pour augmentation des prix de la main-d'œuvre et des matériaux; et que le requérant n'a jamais reçu des ordres de service, lui prescrivant l'exécution de travaux supplémentaires devant entraîner une dépense supérieure au quart de la somme prévue lors de l'adjudication;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions du sieur Alauzet tendant à ce que le montant de son décompte soit augmenté d'une somme de 632f,15.

Considérant que le requérant soutient, à l'appui de ce chef de demande, que le rabais par lui consenti, lors de l'adjudication, n'est pas applicable aux travaux imprévus qu'il a exécutés; mais que l'article 25 du cahier des charges dispose en termes exprès que si, pendant le cours de l'entreprise, il est reconnu nécessaire

de faire des augmentations de travaux; il est tenu compte desdits travaux d'après les prix de l'adjudication; et que, dès lors, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a fait application de ce rabais aux travaux non prévus au projet primitif, qui ont été effectués par l'entrepreneur;

Sur les conclusions du requérant tendant à obtenir une indemnité de 1,997f,81, à raison de l'augmentation survenue en cours d'entreprise dans les prix de la main-d'œuvre et des matériaux :

Considérant qu'à l'appui de cette demande, le sieur Alauzet prétend que par le fait des modifications qui ont été, à différentes reprises, apportées par l'architecte de la ville de Rodez aux plans primitivement adoptés, la marche des travaux a été considérablement ralentie, et, qu'en conséquence, ladite ville doit être condamnée à indemniser l'entrepreneur des pertes qu'il a éprouvées sur le montant des ouvrages exécutés en 1872 et 1875, par suite du renchérissement des matériaux et de la main-d'œuvre;

Mais considérant que le sieur Alauzet s'était interdit, en acceptant l'art. 26 de son cahier des charges, de jamais élever de réclamation pour un motif quelconque à l'effet d'obtenir l'augmentation des prix de son marché; que ni le cahier des charges, ni le procès-verbal d'adjudication n'avait fixé de délai pour l'achèvement de l'entreprise; que la ville de Rodez n'a pas excédé les droits qu'elle s'était réservés dans le marché, en répartissant sur plusieurs années, en proportion des ressources dont elle disposait, la complète exécution des travaux d'agrandissement du collège;

Sur les conclusions du requérant relatives à la résiliation de son entreprise :

Considérant que l'article 25 du cahier des charges dispose que l'entrepreneur pourra demander la résiliation de son marché, dans le cas où les changements en plus ou en moins apportés au projet excèderaient le quart du montant de l'entreprise;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport d'expertise, que le 7 mars 1874, date de la demande en résiliation, les modifications déjà apportées au projet soumis à l'adjudication devaient avoir pour résultat d'entraîner une augmentation de plus d'un quart dans la masse des travaux; qu'ainsi le sieur Alauzet était fondé, à la date ci-dessus indiquée, et par application de l'article 23 du cahier des charges, à demander la résiliation de son marché;

Art. 1er. — L'entreprise du sieur Alauzet est déclarée résiliée, par application de l'article 23 du cahier des charges, à la date du 7 mars 1874.

Art. 2. — (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Masse des dépens supportés par moitié pour chacune des parties. Surplus des conclusions du sieur Alauzet rejeté.)

(N° 460)

[30 mai 1879.]

Travaux publics. — Dommages. — Commune. — Nivellement du chemin de ronde d'une église. — Accès des propriétés riveraines rendu plus difficile : nécessité de consolider les façades. — Indemnités non exagérées. — Frais d'expertise. — Intérêts. — (Commune du Chesne contre sieurs Dureteste-Petitpas et consorts.) — *Caractère de ce chemin de ronde. — Exception préjudicielle de propriété, soulevée par la commune. — Compétence. — Ni titres produits, ni faits de possession allégués : aucune instance judiciaire engagée : chemin à l'état de voie publique depuis un temps immémorial : rejet de l'exception.*

Vu la requête présentée pour la commune du Chesne, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 12 avril 1878, par lequel le conseil de préfecture des Ardennes, sur la demande en indemnité dirigée par les sieurs Dureteste-Petitpas et autres, au nombre de sept, propriétaires, demeurant au Chesne, contre ladite commune, à raison des dommages causés à leurs immeubles par les travaux de nivellement du chemin de ronde de l'église paroissiale exécutés par la commune, a alloué auxdits propriétaires des indemnités montant ensemble à 5.100 francs, et a condamné la commune aux frais d'expertise; ce faisant, attendu, en premier lieu, que la commune est propriétaire des terrains même indûment occupés par les riverains sur lesquels ceux-ci ont élevé les constructions prétendues endommagées, et qu'à raison de la nature du prétendu chemin de ronde de l'église, qui n'est que l'emplacement d'un ancien cimetière et n'a jamais eu le caractère d'un chemin public, lesdits riverains ne pouvaient avoir sur ce terrain ni droit d'accès, ni desserte d'aucune sorte; que la prétention de la commune soulevait tout au moins une question préjudicielle de la compétence exclusive des tribunaux judiciaires; attendu, en deuxième lieu, que les indemnités allouées sont exagérées, décharger la commune des condamnations prononcées contre elle; subsidiairement, dire que le conseil de préfecture était incompétent

pour juger la question préjudicielle de propriété et de servitude; plus subsidiairement, à raison de l'insuffisance de l'expertise, ordonner un supplément d'instruction;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Dureteste et autres, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi, attendu, en premier lieu, que le conseil de préfecture a pu passer outre à l'exception de propriété soulevée par la commune, faute de tout commencement de preuve; en deuxième lieu, que les indemnités allouées sur la proposition des experts sont équitables; condamner la commune aux intérêts tels que de droit des sommes restant dues et aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, et celle du 16 septembre 1807;

Vu la loi du 18 juillet 1837;

Vu l'article 1153 du Code civil;

En ce qui touche l'exception préjudicielle de propriété opposée par la commune à la demande d'indemnité des sieurs Dureteste-Petitpas et autres :

Considérant qu'à l'appui de l'exception préjudicielle invoquée, la commune du Chesne n'a produit aucun titre ni allégué aucun fait de possession; qu'en cet état le conseil de préfecture a pu passer outre au jugement au fond de la demande d'indemnité; que devant le Conseil d'État la commune n'apporte à l'appui de la même prétention aucun commencement de preuve, et qu'elle ne justifie pas de diligences qu'elle aurait faites pour la faire reconnaître par les tribunaux compétents;

Au fond :

Considérant que le chemin qui entoure l'église du Chesne, sur lequel la commune a exécuté les travaux de nivellement qui ont fait l'objet de la demande en indemnité des sieurs Dureteste-Petitpas et consorts, existe depuis un temps immémorial à l'état de voie publique; que les experts, tout en reconnaissant que les travaux faits par la commune ont eu pour effet de faciliter l'écoulement des eaux pluviales au droit des propriétés des sieurs Dureteste-Petitpas et consorts, ont néanmoins constaté que lesdits travaux ont causé à ces propriétaires un préjudice, soit en les privant temporairement d'une partie de leurs accès, soit en apportant une gêne à ces accès par l'abaissement du sol de la voie publique et en rendant nécessaire l'exécution de travaux de consolidation des façades des maisons; qu'enfin ils ont fixé d'un commun accord le chiffre des indemnités qui seraient dues à raison de ces dommages; que la commune ne justifie pas qu'en prenant pour base de sa décision le rapport conforme d'un des deux ex-

perts le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte des faits de l'affaire;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture, dans les circonstances de l'affaire, a mis à la charge de la commune la totalité des frais de l'expertise;

Sur la demande d'intérêts des sieurs Dureteste-Petitpas et consorts :

Considérant que les sieurs Dureteste-Petitpas et consorts ont demandé devant le Conseil d'État, à la date du 6 novembre 1877, les intérêts des sommes qui leur ont été allouées par l'arrêté attaqué; qu'il y a lieu, par application de l'article 1153 du Code civil, de leur allouer lesdits intérêts à partir de cette date. (Requête rejetée. Les sieurs Dureteste-Petitpas et consorts auront droit aux intérêts, à partir du 6 novembre 1877, des sommes qui leur ont été allouées par l'arrêté attaqué. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 461)

[6 juin 1879.]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Maire d'une commune intéressée nommé tiers expert ; nullité. — Nouvelle expertise impossible : subvention fixée au chiffre que le réclamant reconnaît devoir. — (Sieur Giraudier-Bootz.)

(Recours contre un arrêté du 8 janvier 1875; Aisne; fixant à 31 francs la subvention spéciale du requérant, pour dégradations extraordinaires causées en 1873 au chemin vicinal de grande communication n° 18, par des transports de matériaux);

Vu la loi du 21 mai 1836, article 14;

Considérant que le sieur Granzy, désigné comme tiers expert dans les opérations d'expertise sur lesquelles a été rendu l'arrêté ci-dessus visé du 8 janvier 1875, était maire de la commune de Chavonne, intéressée à l'entretien du chemin vicinal de grande communication n° 18, de Laon à La Fère-en-Tardenois; qu'en cette qualité, il ne pouvait être appelé aux fonctions de tiers expert dans le débat pendant entre le sieur Giraudier-Bootz et les communes intéressées au chemin n° 18, pour évaluer le montant de la subvention spéciale qui serait mise à la charge de cet industriel pour dégradations extraordinaires causées audit chemin par les

transports qu'il a effectués pendant l'année 1873; qu'ainsi l'arrêté attaqué a été rendu sur une instruction irrégulière et qu'il y a lieu de l'annuler;

Considérant que l'état des lieux ne permet pas de procéder de nouveau à des opérations de tierce expertise régulières;

Mais considérant que le sieur Giraudier-Bootz reconnaît qu'il a causé des dégradations extraordinaires au chemin n° 18 par les transports de pierres effectués pendant l'année 1873, et que ces dégradations peuvent être évaluées à la somme de 88f,25, proposée par son expert; qu'il y a lieu de fixer à cette somme la subvention qui demeurera à la charge du sieur Giraudier-Bootz. (Arrêté annulé. Subvention fixée à 88f,25. Frais d'expertise et de tierce expertise à la charge des communes. Surplus des conclusions du sieur Giraudier rejeté.)

(N° 462)

[6 juin 1879.]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions extraordinaires. — (Sieur Leclerc d'Osmonville, héritiers Métairie et autres.) *— Procédure. — Conseil de préfecture. — Observations produites sous forme de lettres contenant les motifs du refus de payement opposé par les industriels à la demande de subvention : caractère contradictoire de l'arrêté rendu dans ces circonstances : opposition non recevable.—Industriel ayant assisté à l'expertise et ayant présenté des observations; décès avant la décision du conseil de préfecture; caractère contradictoire de l'arrêté vis-à-vis des héritiers.—Conseil d'Etat. — Pourvois contre un même arrêté : connexité. Jonction.*

(Recours contre un arrêté du 30 novembre 1877; Ille-et-Vilaine; rejetant l'opposition formée contre un précédent arrêté, du 11 mai 1877, par lequel le même conseil de préfecture avait condamné les réclamants à payer diverses subventions spéciales pour dégradations extraordinaires occasionnées en 1875 aux chemins vicinaux de grande communication nos 7 et 39, par leurs transports de chaux.)

Vu la loi du 21 mai 1836, spécialement l'article 14;

Vu la loi du 21 juin 1865, et le décret du 12 juillet 1865;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont formés contre le même arrêté du conseil de préfecture et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

En ce qui touche les recours des sieurs Leclerc d'Osmonville, Guichard, Gerbault et Planchenault :

Considérant que les requérants ci-dessus dénommés, mis en demeure par l'arrêté du préfet d'Ille-et-Vilaine de payer des allocations spéciales pour dégradations extraordinaires causées en 1875 aux chemins de grande communication n°s 7 et 39, ont répondu par lettres produites au dossier et dans lesquelles ils motivent leur refus de payer lesdites subventions; qu'ainsi ils ont défendu devant le conseil de préfecture, et que, dès lors, l'arrêté du 11 mai 1877, qui les a condamnés à payer les subventions qui leur étaient réclamées, ne peut être considéré comme rendu par défaut à leur égard; qu'ainsi c'est avec raison que par son arrêté le conseil de préfecture d'Ille-et-Vilaine a déclaré non recevable leur opposition contre ledit arrêté;

En ce qui touche le recours des héritiers Métairie :

Considérant qu'il résulte du rapport des experts, du 2 janvier 1877, que le sieur Métairie, auteur des requérants, a assisté aux opérations de l'expertise et y a présenté ses observations; que, si ledit sieur Métairie est décédé le 9 avril 1877, postérieurement à l'expertise, mais antérieurement à l'arrêté du 11 mai, ses héritiers ne peuvent se prévaloir de ce fait pour soutenir que ledit arrêté n'était pas contradictoire à leur égard et qu'ils étaient dès lors non recevables à y former opposition. (Rejet.)

(N° 463)

[6 juin 1879.]

Cours d'eau. — Syndicat d'irrigation. — Constitution irrégulière. — Voies de recours. — (Sieurs de Vilar, Nicolau et autres contre le syndicat du canal de Thuir.) — *L'arrêté par lequel un préfet constitue une association syndicale d'irrigation sans le consentement unanime des divers propriétaires, qui y sont compris, est entaché d'excès de pouvoirs. — Il en est encore ainsi, alors même que le syndicat aurait aussi pour objet l'exécution des travaux de curage et autres prévus aux n°s 1 et 2 de l'article 1 de la loi du 21 juin 1865* (*). *— Le préfet commet également un excès de pouvoirs en imposant*

(*) Voir Aucoc, *Conférences*, 2e édition, t. II, p. 582 et suiv. — Table générale des *Arr. du C. d'Ét.*, 1859-1874, t. II, p. 17 et suiv.

aux propriétaires qui refuseraient d'adhérer à l'association, la condition de renoncer à l'arrosage dont ils jouissaient antérieurement en vertu d'anciennes chartes ou de titres (*). — *Voies de recours : le recours spécial par la voie administrative, ouvert par l'article 13 de la loi du 21 juin 1865 contre les arrêtés préfectoraux, organisant les associations syndicales ne fait pas obstacle au recours direct devant le Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs contre les arrêtés* (**). — *Dépens. Les recours pour excès de pouvoirs ne sont soumis qu'aux frais de timbre et d'enregistrement.*

Vu le recours formé par les sieurs de Vilar, Nicolau et autres, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, un arrêté du 11 septembre 1877 par lequel le préfet des Pyrénées-Orientales a réuni en association syndicale autorisée, par application des dispositions de la loi du 21 juin 1865, tous les tenanciers ayant droit à l'arrosage dudit canal de Thuir; attendu que les requérants et leurs auteurs avaient de temps immémorial le droit d'arrosage gratuit au moyen des eaux dudit canal de Thuir, creusé de main d'homme il y a plus de cinq siècles et dont l'entretien est aujourd'hui exclusivement à la charge d'une société qui en est propriétaire; qu'il n'appartenait pas au préfet, en acceptant l'abandon au profit de l'association syndicale qu'il constituait des droits de propriété de ladite société, de priver les requérants du droit de servitude qu'ils ont sur le canal et de les contraindre au payement de taxes pour un arrosage auquel ils avaient droit gratuitement; qu'il s'agit ici de travaux non spécifiés dans les nos 1, 2, 3, 4 et 5 de l'article 1 de la loi du 21 juin 1865 et que dès lors la majorité prévue par l'article 12 de la même loi ne pouvait suffire pour permettre au préfet de réunir les intéressés en association syndicale autorisée; attendu d'ailleurs que l'abandon à l'association syndicale de la propriété du canal de Thuir par la société qui le possédait antérieurement n'a pas été régulier; attendu que l'assemblée générale qui a précédé la constitution de l'association syndicale ne devait durer qu'un jour et que le procès-verbal est resté ouvert une semaine, ce qui a permis d'exercer une pression pour obtenir l'adhésion de plusieurs des intéressés; ledit recours tendant en

---

(*) Voir Aucoc, *Conférences*, 2e édition t. II, p. 582 et suiv. — Table générale des *Arrêts du Conseil d'État* 1859-1874, t. II, p. 17 et suiv.

(**) Voir Aucoc, *Conférences*, 2e édition, t. II, n° 886 *fine*, p. 591; Godoffre, des associations syndicales nos 187 et 188; — rapp. les conclusions de M. Gomel, 16 janvier 1880, Lefebvre, p. 59 (*Recueil du Conseil d'État*).

outre à ce que des dépens soient alloués aux sieurs de Vilar et consorts;

Vu le mémoire en défense présenté au nom de l'association syndicale du canal de Thuir, tendant au rejet du recours comme non recevable par le double motif qu'il n'a pas été formé dans le délai d'un mois à dater de la publication de l'arrêté ainsi que l'exige l'article 13 de la loi du 21 juin 1865 et qu'il n'a pas été déposé à la préfecture pour être transmis au ministre ainsi qu'il est prescrit par le même article, ledit mémoire tendant en outre au rejet du recours comme mal fondé par le motif: 1° que le but de l'association syndicale constituée par l'arrêté attaqué n'était pas de créer une œuvre nouvelle d'arrosage, mais bien de protéger contre les crues de la Tet et d'entretenir un canal existant depuis plusieurs siècles et que les travaux exécutés par l'association rentrent bien ainsi dans ceux prévus par les n° 1 et 2 de l'article 1 de la loi du 21 juin 1865; 2° que la propriété du canal a été abandonnée valablement à l'association par les anciens propriétaires; 3° que s'il a été nécessaire pour permettre à toutes les adhésions de se produire, de laisser ouvert pendant huit jours le procès-verbal de l'assemblée générale, ce fait n'a pu vicier l'arrêté attaqué; ledit mémoire tendant enfin à la condamnation des sieurs de Vilar et consorts aux dépens;

Vu (réplique du syndicat: il n'appartenait pas au syndicat formé pour l'entretien et la protection du canal de refuser l'abandon de la propriété dudit canal fait par les précédents propriétaires en vertu de l'article 699 du Code civil);

Vu la loi du 21 juin 1865;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Vu le décret du 2 novembre 1864;

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que le pourvoi n'aurait pas été déposé dans les formes et dans le délai prescrits par l'article 13 de la loi du 21 juin 1865:

Considérant que, si par l'article 13 de la loi du 21 juin 1865 un recours spécial par la voie administrative a été ouvert contre les arrêtés préfectoraux organisant des associations syndicales autorisées pour l'exécution des ouvrages prévus aux cinq premiers numéros de l'article 1er de ladite loi, cette disposition ne fait pas obstacle à ce que l'arrêté du préfet soit, s'il y a lieu, dans le délai de trois mois, déféré pour excès de pouvoir au Conseil d'État statuant au contentieux, en vertu des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Au fond:

Sans qu'il soit besoin de statuer sur d'autres moyens :

Considérant que, par son arrêté attaqué, le préfet des Pyrénées-Orientales a réuni en association syndicale autorisée, sous le nom de société du canal de Thuir, les propriétaires des terres situées aux territoires de Thuir, Castelnau et Camélas qui ont droit actuellement, soit en vertu de la charte du V des Calendes de septembre 1337, soit en vertu de titres ou concessions ultérieurement accordés, d'arroser au moyen de l'eau du canal de Thuir; qu'aux termes de l'article 1er dudit arrêté, l'association syndicale a pour but d'exploiter le canal avec ses dépendances ainsi que d'assurer l'exécution des travaux d'entretien, de perfectionnement et d'amélioration qui pourraient être nécessaires; qu'aux termes de l'article 2 font de droit partie de l'association tous les propriétaires tenanciers désignés à l'article 1er, sauf à eux à refuser leur adhésion en renonçant à l'arrosage; qu'aux termes de l'article 3, un règlement proposé par le syndicat, approuvé par l'assemblée générale et homologué par le préfet, déterminera la nouvelle distribution de l'eau d'arrosage;

Considérant qu'il résulte de ces dispositions que la société du canal de Thuir n'a pas seulement pour but d'exécuter les travaux prévus aux nos 1 et 2 de l'article 1er de la loi du 21 juin 1865 et de pourvoir au curage et à l'entretien du canal, mais qu'elle constitue une véritable association d'irrigation qu'il n'appartenait pas au préfet d'autoriser avec la seule majorité prévue par l'article 12 de la loi précitée;

Considérant, d'ailleurs, qu'en imposant par l'article 2 de son arrêté aux propriétaires tenanciers, au cas où ils refuseraient d'adhérer à l'association, la condition de renoncer à l'arrosage dont ils jouissaient précédemment, le préfet a porté atteinte aux droits qui peuvent appartenir auxdits propriétaires en vertu des anciennes chartes et titres produits au dossier;

Considérant que de ce qui précède il résulte que par son arrêté attaqué le préfet des Pyrénées-Orientales a excédé la limite de ses pouvoirs;

Sur les conclusions à fin de dépens :

Considérant qu'aux termes de l'article 1er du décret du 2 novembre 1864, les recours pour excès de pouvoirs sont jugés par le Conseil d'État sans autre frais que les droits de timbre et d'enregistrement et qu'il n'y a lieu d'allouer d'autres dépens. (Arrêté annulé. Syndicat condamné aux frais de timbre et d'enregistrement du pourvoi. Surplus des conclusions des sieurs de Vilar et consorts rejeté.)

(N° 464)

[6 juin 1879.]

Travaux publics. — Hôtel-de-ville. — Décompte. — Architecte et entrepreneur. — Responsabilité. — (Sieur Ozanne contre sieur Lasserre et ville d'Aire.)—*Décompte. Acceptation prétendue implicite. L'inscription par une ville à son budget de somme suffisante pour le payement intégral d'un décompte ne constitue pas une acceptation de ce décompte.— Travaux non prévus, mais utiles ou nécessaires pour l'exécution du plan adopté, ou autorisés postérieurement à l'approbation du plan, ou rentrant dans les détails d'exécution. — Architecte déclaré non responsable de ces dépenses. — Dépenses retranchées du décompte par application des prix et conditions du marché; non lieu d'en mettre une partie à la charge de l'architecte. — Dépense imprévue acceptée devant le conseil de préfecture par l'architecte et l'entrepreneur comme devant rester à leur charge : donné acte : non recevabilité de l'architecte et de l'entrepreneur à revenir devant le Conseil d'Etat sur leur consentement.— Conclusions de l'entrepreneur à faire remettre à la charge de l'architecte les dépenses retranchées du décompte. — Lorsqu'un entrepreneur ne s'est pas pourvu contre les dispositions d'un arrêté qui retranche certaines sommes de son décompte, il n'est pas fondé à demander que l'architecte soit déclaré responsable, vis-à-vis de lui, de ces retranchements par le motif qu'il lui aurait alloué ces dépenses en vérifiant son décompte, alors du moins qu'il est décidé qu'aucune de ces dépenses n'est de nature à engager la responsabilité de l'architecte.*

Vu le recours, pour le sieur Ozanne, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture des Landes, du 21 janvier 1876, dans la disposition par laquelle le requérant a été condamné à payer au sieur Lasserre, entrepreneur des travaux de construction de l'hôtel de ville d'Aire-sur-l'Adour, une somme de 1993f,65, représentant le prix de certains travaux non prévus au devis et rejetés du décompte par ledit arrêté; ce faisant, attendu que les travaux dont s'agit n'ont été prescrits par l'architecte qu'avec l'autorisation du maire et du conseil municipal, qu'ils étaient nécessaires et ont été exécutés avec toute l'économie con-

venable; que, dans ces circonstances, la ville d'Aire-sur-l'Adour ne peut se prévaloir de la clause du cahier des charges décidant que les travaux non autorisés seront à la charge de l'entrepreneur ou de l'ordonnateur, décharger le sieur Ozanne des condamnations prononcées contre lui, allouer les dépens à son profit;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour le sieur Lasserre, tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° déclarer mal fondé le recours du sieur Ozanne; 2° faisant droit au recours incident du sieur Lasserre, condamner le sieur Ozanne à lui payer toute la portion des dépenses laissées à sa charge par le conseil de préfecture, soit 7,030f,28 en principal, avec les intérêts depuis le jour de la demande par lui portée devant les premiers juges et les intérêts des intérêts; 3° condamner ledit sieur Ozanne aux dépens, par les motifs que les travaux supplémentaires dont s'agit n'ont été exécutés que par ses ordres, que cela résulte de l'inscription même de la dépense au décompte par l'architecte, de l'aveu du sieur Ozanne et de nombreuses lettres produites au dossier;

Vu le mémoire en défense produit pour la ville d'Aire-sur-l'Adour, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter en ce qui la concerne le recours du sieur Ozanne et le condamner aux dépens, par le motif que toutes les dépenses rejetées du décompte et laissées au compte, soit de l'architecte, soit de l'entrepreneur, ont été faites sans l'autorisation de la ville et ne sauraient par conséquent être mises à sa charge;

Vu le nouveau mémoire produit pour le sieur Lasserre, par lequel l'exposant déclare persister dans ses précédentes conclusions par les motifs déjà énoncés et en outre par celui que le fait par le sieur Ozanne, architecte, d'avoir inscrit au décompte définitif les dépenses de certains travaux, constitue de sa part non seulement la reconnaissance qu'il les a ordonnées, mais encore l'engagement de faire payer à l'entrepreneur le prix porté au décompte;

Vu les nouvelles observations présentées par le sieur Ozanne, tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° le décharger de la condamnation prononcée contre lui au profit du sieur Lasserre et condamner la ville d'Aire aux dépens par les motifs déjà énoncés; 2° déclarer mal fondé le recours incident du sieur Lasserre et le condamner aux dépens par le motif que le fait par le sieur Ozanne d'avoir porté le prix de certains travaux au décompte ne saurait constituer de sa part l'engagement d'en procurer le payement à l'entrepreneur;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur le recours du sieur Ozanne :

Considérant que par son arrêté attaqué le conseil de préfecture des Landes a réduit à 62,705f,69 le décompte général des travaux exécutés par le sieur Lasserre pour la construction de l'hôtel de ville d'Aire-sur-l'Adour et a condamné le sieur Ozanne, architecte, à payer audit sieur Lasserre, en outre de la somme allouée à celui-ci par le décompte ainsi réduit, une somme de 1,993f,65 ; que, par sa requête ci-dessus visée, le sieur Ozanne demande à être déchargé des condamnations prononcées contre lui; que sur sa demande, la ville d'Aire-sur-l'Adour a été mise en cause et qu'ainsi les conclusions du recours tendent à faire décider : 1° en ce qui concerne les dépenses ordonnées par le sieur Ozanne, et dont il a été condamné à restituer le montant à l'entrepreneur, que ces dépenses seront mises à la charge de la ville qui a autorisé les travaux ou en a profité; 2° en ce qui concerne les autres sommes rejetées du décompte, et qui ont été mises à sa charge, que c'est à tort qu'il a été déclaré responsable vis-à-vis de l'entrepreneur ;

Sur le premier point :

Sur le moyen tiré de ce que le conseil municipal aurait porté à un de ses budgets la somme nécessaire pour le payement intégral du décompte et n'aurait plus, dès lors, le droit d'en contester le montant :

Considérant que l'inscription au budget n'était qu'une simple prévision de dépense et ne constituait pas de la part du conseil municipal d'Aire une acceptation du décompte;

En ce qui touche : 1° la somme de 471f,04 représentant l'accroissement de dépense causé par la substitution d'un dallage en bitume au dallage en ciment prévu au devis ; 2° celle de 48 francs provenant du renforcement des bandes des persiennes; 3° celle de 275 francs représentant la dépense de la façade en pierre du campanile; 4° celle de 145f,57 représentant celle du revêtement en zinc de la quatrième face du beffroi ; ces quatre sommes montant ensemble à 939f,61 retranchées du décompte par l'arrêté attaqué et mises exclusivement à la charge de l'architecte; 5° la somme de 120 francs représentant le prix de trois fausses fenêtres à la quatrième façade de l'hôtel de ville; 6° celle de 18f,97 pour une plinthe en pierre ordonnée par l'architecte; 7° celle de 383f,10 pour l'excédant de dépense de l'escalier; 8° celle de 29 francs pour une banquette en plâtre établie sous le vitrage; 9° celle de 80 francs pour l'excédant de dépense de la ferrure de la porte d'entrée; 10° celle de 124f,50 pour l'excédant de dépense de la menuiserie de la même porte; 11° celle de 285f,36 pour des moulures au bas

des fenêtres; 12° celle de 234f,65 pour l'excédant de dépenses de quelques travaux de plâtrerie; ces huit dernières sommes montant ensemble à 1,275f,58 et rejetées du décompte par l'arrêté attaqué pour être supportées pour moitié par l'architecte et pour moitié par l'entrepreneur :

Considérant que l'utilité du dallage en bitume, qui d'ailleurs a été ordonné par le maire, est justifiée, que la façade en pierre du campanile et le revêtement en zinc de la quatrième face du beffroi étaient nécessaires pour l'exécution du plan tel qu'il avait été approuvé par le conseil municipal et l'autorité préfectorale, et que l'omission commise dans son devis par l'architecte n'était pas un motif suffisant pour retrancher cette dépense du décompte; qu'en ce qui concerne les fausses fenêtres, il n'est pas contesté que la quatrième façade à construire sur une rue nouvelle ait été autorisée par le conseil municipal postérieurement à l'approbation des plans et devis, et que cette délibération avait pour conséquence d'autoriser implicitement l'architecte à faire les dépenses nécessaires pour la construction d'une façade analogue à celles déjà prévues au devis; que les autres dépenses rentraient dans les détails d'exécution qu'il appartenait à l'architecte de prescrire; qu'ainsi le sieur Ozanne est fondé à soutenir que ces dépenses ont été régulièrement ordonnées par lui et que c'est à tort que le conseil de préfecture les a retranchées du décompte pour les mettre à sa charge; qu'il y a lieu, dès lors, d'accorder décharge au sieur Ozanne des condamnations prononcées de ce chef contre lui, comprenant la totalité des quatre premières dépenses ci-dessus énoncées et la moitié des huit dernières, et de mettre ces sommes, formant ensemble un chiffre de 1,577f,40 à la charge de la ville d'Aire-sur-l'Adour;

Sur le second point :

En ce qui touche : 1° la somme de 67f,50 pour des cintres et étrésillons compris dans le prix des voûtes et planchers; 2° celle de 108f,50 pour excédant du prix convenu à forfait pour le paratonnerre; 3° celle de 22f,90 pour les pattes et crampons compris dans les prix généraux du devis, et 4° celle de 533f,60 formant la réduction qui résulte de l'application aux chéneaux des quatres façades des prix consentis au devis par l'entrepreneur; lesdites sommes formant un total de 732f,50 et mises par le conseil de préfecture pour moitié à la charge de l'architecte et pour moitié à celle de l'entrepreneur :

Considérant que ces sommes ont été retranchées du décompte par suite de l'application des prix et conditions du marché et pour

des causes qui ne sauraient engager la responsabilité de l'architecte; que, dès lors, c'est à tort qu'elles ont été mises pour moitié à la charge de celui-ci, qui est ainsi fondé à demander décharge de cette moitié, soit 366f,25;

En ce qui touche une somme de 50 francs pour travaux de sculpture non prévus au devis :

Considérant que devant le conseil de préfecture l'architecte a consenti à prendre cette somme à sa charge et qu'il a été donné acte de ce consentement sur lequel le sieur Ozanne n'est plus recevable à revenir.

Sur le recours incident du sieur Lasserre :

Considérant que le sieur Lasserre ne se pourvoit pas contre la disposition de l'arrêté attaqué qui a réduit le décompte de son entreprise à la somme de 62.705f,69, qu'il n'a pris aucune conclusion contre la ville d'Aire-sur-l'Adour et que son recours incident tend uniquement à faire mettre à la charge de l'architecte toutes les sommes retranchées du décompte par le conseil de préfecture et formant ensemble un total de 7.030f,28; que, parmi ces sommes, les unes auxquelles il faut ajouter 14f,90 pour des feuillures au portail, rentrant dans les détails d'exécution qu'il appartenait à l'architecte de prescrire, ne peuvent, ainsi qu'il a été établi plus haut, être mises à la charge du sieur Ozanne et qu'il appartenait seulement au sieur Lasserre de se pourvoir contre la disposition de l'arrêté attaqué qui les a retranchées du décompte; que les autres, sauf celle de 150 francs sur laquelle il va être statué plus loin, proviennent de réductions résultant, soit de l'application des prix prévus au devis, soit de l'application du rabais à certains travaux pouvant être assimilés à ceux dont le prix était prévu au devis, soit du rejet de certaines dépenses qui nécessaires pour le travail des chantiers se trouvaient par là même comprises dans les prix généraux portés au devis, soit de travaux inachevés, soit d'erreurs dans le mesurage de la façade et qu'aucune d'elles n'a été rejetée du décompte pour une cause pouvant engager la responsabilité de l'architecte; que le sieur Lasserre ne saurait sérieusement prétendre que l'architecte, par cela seul qu'il a alloué des dépenses au décompte établi par lui, est tenu de le garantir contre les réclamations que la ville a pu élever au sujet dudit décompte;

En ce qui touche une somme de 150 francs pour travaux de sculpture non prévus au devis :

Considérant que devant le conseil de préfecture l'entrepreneur a consenti à prendre cette somme à sa charge et qu'il a été donné acte de ce consentement sur lequel le sieur Lasserre n'est plus re-

cevable à revenir. (Sieur Ozanne déchargé jusqu'à concurrence de 1.943f,65 de la condamnation prononcée contre lui. Sur cette somme celle de 1.577f,40 est rétablie au décompte et sera supportée par la ville d'Aire-sur-l'Adour. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Ozanne et recours incident du sieur Lasserre rejetés. Il sera fait masse des dépens qui seront supportés, pour deux tiers par la ville, un tiers par le sieur Lasserre.)

(N° 465)

[6 juin 1879.]

Travaux publics. — Honoraires d'architecte. — Projet de construction d'école communale. — Appréciation. — Intérêts non demandés devant le conseil de préfecture, alloués du jour de la demande devant le Conseil d'Etat. — (Sieur Darnis contre commune de Saint-Denis près Martel.)

Vu (recours du sieur Darnis contre un arrêté du 14 février 1877, par lequel le conseil de préfecture du Lot à fixé a 475f,88 les honoraires à lui dus par la commune de Saint-Denis près Martel, pour rédaction des plans de la maison d'École de ladite commune). Cette somme est insuffisante; c'est à tort que le conseil de préfecture n'a rien alloué pour le premier plan rédigé par l'architecte, qu'il a refusé d'allouer une somme demandée pour frais de voyage;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que le sieur Darnis ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte des circonstances de l'affaire en fixant à 475f,88 les honoraires dus par la commune de Saint-Denis au sieur Darnis pour avoir dressé les plans et devis d'un projet de construction de maison d'école dans ladite commune;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que le sieur Darnis n'établit pas qu'il ait demandé devant le conseil de préfecture les intérêts de la somme qui lui est due et que, par suite, il y a lieu de les allouer seulement à partir du 8 juin 1877, jour où ils ont été réclamés devant le Conseil d'État. (Intérêts dus à partir du 8 juin 1877. Surplus des conclusions du sieur Darnis rejeté. Sieur Darnis condamné aux dépens.)

(N° 466)

[6 juin 1879.]

Travaux publics. — Dépossession définitive d'un terrain en vertu d'un arrêté autorisant l'occupation temporaire. — Excès de pouvoirs. — Expropriation nécessaire. — (Sieur Remize.) — *Un préfet ne peut pas sans excès de pouvoirs autoriser l'occupation temporaire d'un terrain en vue non-seulement d'étudier le tracé d'un chemin de fer, mais d'y commencer des travaux (dans l'espèce un tunnel) faisant partie d'un projet définitif dudit chemin. — Dans ces circonstances, la prise de possession ne pouvait avoir lieu qu'après expropriation* (*).

(*) M. le Ministre des travaux publics concluait au rejet du recours par des considérations dont nous empruntons l'analyse au rapport.

Le sieur Remize ne saurait se substituer à l'administration pour apprécier si les travaux exécutés sont des travaux d'études ou des travaux définitifs. De ce que le Ministre a approuvé le projet des travaux, il ne s'ensuit pas que les études préparatoires soient terminées. Le projet définitif du tracé a eu seulement pour but de fixer les grandes lignes du chemin de fer en réservant toutes les variantes, toutes les modifications de tracé que pourrait nécessiter l'étude du terrain, spécialement en ce qui concerne les tunnels. Le sieur Remize admet qu'un travail de sondage aurait eu le caractère d'un travail d'étude, or le sondage est quelquefois une opération aussi difficile que l'ouverture d'une galerie de reconnaissance, et souvent on a fait des puits verticaux de 100 mètres de profondeur pour se rendre compte de la nature des terrains qui devaient être traversés par un tunnel. Le sondage et la galerie de reconnaissance sont l'un et l'autre des travaux d'études.

Le sieur Remize a employé mal à propos le mot technique de galerie d'avancement, il ne s'agit que de galerie de reconnaissance. La galerie d'avancement, qui a généralement 3 ou 4 mètres de largeur et de hauteur est faite par un atelier d'ouvriers, suivi à quelques mètres par un atelier d'élargissement, suivi lui même d'un atelier de maçonnerie. L'atelier qui exécute une galerie de reconnaissance n'est suivi d'aucun autre atelier. S'il s'agissait d'un travail définitif, on ne comprendrait pas que ce travail eût été séparé du percement définitif du tunnel; car cette séparation des travaux entraîne des frais considérables. La durée de l'occupation pour le percement de la galerie d'essai sera, suivant les ingénieurs, de trente mois...

La partie du tracé qui comprend le tunnel de Sainte-Lucie ne pourra être approuvée définitivement qu'après l'achèvement de la galerie d'essai, alors qu'on saura s'il n'y a pas d'obstacles imprévus à l'exécution du tunnel, tels que des nappes d'eau souterraines. Il est arrivé plus d'une fois que des faits de cette nature ont nécessité l'abandon d'un tracé, même après l'achèvement complet d'un souterrain, à la suite d'accidents dont la séparation aurait exigé

Vu la requête présentée pour le sieur Remize, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 22 mars 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Lozère a décidé que le préfet avait pu légalement autoriser l'occupation de parcelles de terre, lui appartenant, pour les travaux préparatoires du tunnel de Sainte-Lucie, sur le chemin de fer de Marvéjols à Neussargues, et a prescrit une expertise à l'effet d'évaluer les dommages causés, en 1877, au requérant par l'occupation de ses terrains; ce faisant, attendu que le préfet, par deux arrêtés des 16 novembre et 6 décembre 1877, a autorisé l'ingénieur en chef à occuper diverses parcelles de terre, appartenant au requérant, sur le territoire de la commune de Saint-Léger-de-Peyre; que cette occupation ne pouvait être légalement autorisée qu'autant qu'elle aurait eu un caractère temporaire et aurait eu pour but de simples travaux d'études pour le tracé du chemin de fer; que l'occupation a, au contraire, un caractère définitif; qu'il s'agit du percement d'un tunnel, dont une des ouvertures se trouve sur la propriété du sieur Remize, et que l'administration a fait procéder à l'établissement d'une galerie d'avancement, travail qui fait partie inhérente du percement définitif du souterrain; que, dans ces circonstances, l'administration ne saurait légalement occuper les terrains qu'après avoir fait procéder à l'expropriation, conformément à la loi du 3 mai 1841, ainsi qu'elle l'a fait, d'ailleurs, pour d'autres souterrains à établir sur la même ligne; dire que l'occupation des terrains du sieur Remize a été autorisée en dehors des cas prévus par l'arrêt du Conseil du 7 septembre 1755 et la loi du 16 septembre 1807, ordonner la cessation immédiate de cette occupation, et condamner l'état aux dépens;

Vu les arrêts du Conseil des 7 septembre 1755 et 20 mars 1780;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807;

Vu le décret du 8 février 1868;

Vu la loi du 8 mai 1841;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux, en vue desquels l'occupation des terrains du sieur Remize a été autorisée par le préfet par arrêté des 16 novembre et 6 décembre 1877, n'avaient pas seulement pour objet d'étudier le tracé du chemin de

---

des dépenses excessives. Lorsque ces travaux d'étude seront terminés, il pourra seulement y avoir lieu à l'expropriation des terrains occupés jusque-là à titre temporaire.

Voir Aucoc, *Conférences*, t. II, n° 791, p. 269. — Voir l'arrêt du 11 février 1876, chemin de fer du Nord, *Ann*, 1877, p. 1350, et les renvois.

fer, sur le territoire de la commune de Saint-Léger-de-Peyre, mais qu'ils constituaient, en réalité, un commencement d'exécution du tunnel de Sainte-Lucie, dont une des ouvertures devait être établie sur les terrains occupés, et qui faisait partie du projet définitif du chemin de fer de Marvéjols à Neussargues; qu'ils avaient ainsi pour effet d'entraîner la dépossession définitive; qu'il suit de là qu'il n'appartenait pas au préfet d'autoriser l'occupation de ces terrains, en vertu de l'arrêt du Conseil du 7 septembre 1755 et de la loi du 16 septembre 1807, et en suivant les formes établies par le décret du 8 février 1868, mais que l'administration ne pouvait être mise légalement en possession desdits terrains qu'après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841; qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture du 22 mars 1878, et les arrêtés du préfet, en tant qu'ils ont autorisé l'occupation de parcelles de terre appartenant au sieur Remize. (Arrêté du conseil de préfecture et du préfet annulés en tant qu'ils ont autorisé l'occupation de parcelles de terre appartenant au sieur Remize. État condamné aux dépens.)

(N° 467)

[13 juin 1879.]

Communes. — Service de distribution d'eau : arrosage. — Ville de Cannes. — Concession du canal de la Siagne. — Interprétation du cahier des charges. — (Ville de Cannes contre the Crédit company.) *— Arrêté ordonnant une expertise, tous droits et moyens réservés. Caractère préparatoire. Recours au Conseil d'Etat non recevable. — Décidé, en conséquence de l'article 3 de la convention qui dispose que la compagnie concessionnaire du canal en aura propriété pendant les 50 premières années de l'exploitation, à la charge d'établir et entretenir le canal sans indemnité pendant cette période : 1° que la compagnie n'était pas tenue de prendre à sa charge les frais du déplacement des conduites du canal résultant des changements opérés par la ville dans le sol des voies publiques ; 2° que la ville n'avait pas le droit d'exécuter elle-même, en ne laissant à la compagnie qu'un droit de contrôle, la réparation des appareils destinés au service public dont l'entretien devait, aux termes du contrat, être mis pour moitié à la charge de la ville. — Décidé que la compagnie ne serait fondée à réclamer à la ville le payement des*

eaux des puits de la ville qu'autant qu'elle ne les emploierait pas exclusivement au nettoyage des égouts, ainsi que le prévoyait le contrat de concession.

Vu la requête présentée pour la ville de Cannes tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 12 juillet 1876, par lequel le conseil de préfecture des Alpes-Maritimes, statuant sur les difficultés existant entre la compagnie concessionnaire du canal de la Siagne et la ville requérante, a accueilli une partie des réclamations formées par ladite compagnie et ordonné qu'il serait procédé à une expertise sur les autres points litigieux, ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a fait une fausse interprétation du cahier des charges de la concession en mettant à la charge de la ville les frais de déplacement des conduites d'eau du canal de la Siagne, entraîné par les changements opérés dans les voies publiques de la ville, qu'il résulte de l'ensemble des dispositions dudit cahier des charges que la compagnie concessionnaire du canal est tenue non seulement d'établir et d'entretenir la canalisation, mais de payer généralement toutes les dépenses qui ne sont pas formellement mises à la charge de l'administration; attendu que c'est également à tort que l'arrêté attaqué a attribué à la compagnie le droit d'exécuter elle-même et sans contrôle les travaux de réparation qu'exige la canalisation et dont la dépense doit être partagée entre elle et la compagnie, alors que les ouvrages dont il s'agit appartiennent, dès à présent, à la ville qui seule a le droit d'en régler l'entretien et d'en assurer la conservation; attendu, enfin, que si c'est avec raison que le conseil de préfecture a ordonné qu'il serait procédé à une expertise, à l'effet d'évaluer le prix du matériel de l'ancienne distribution remis par la ville à la compagnie concessionnaire et de procéder au jaugeage des appareils de distribution, ayant pour objet la constatation du volume d'eau consommé par le service public, les autres questions soumises aux experts par ledit conseil de préfecture auraient dû être immédiatement résolues; que notamment la mission des experts n'aurait pas dû porter sur le nombre des appareils à placer ou à supprimer, ni sur les dépenses afférentes à la pose des appareils de jauge pour les fontaines à jet continu; qu'aucun doute ne s'élevait sur le débiteur des frais d'entretien de la canalisation souterraine; que la ville ne peut être contrainte à restreindre au seul cas d'incendie l'usage des raccords adopté aux bornes-fontaines, ni à établir des grilles autour des fontaines à jet continu; qu'on ne peut la contraindre davantage à changer

le modèle des clefs de ses appareils et qu'une décision contentieuse ne peut l'obliger à modifier les conditions de son service hydraulique ; que le conseil de préfecture, en déclarant que le volume d'eau fourni par les puits de la ville devra rentrer dans celui que ladite ville doit payer à la compagnie, a méconnu les dispositions de l'article 3 du cahier des charges précité, dire que la ville n'est pas tenue des frais de déplacement des conduites nécessité par les travaux de voirie, que les réparations à faire à frais communs aux appareils du service public seront exécutées sur les ordres et sous la direction de la ville, que la ville est en droit de multiplier le nombre de ses appareils tant qu'ils n'absorberont pas la quantité de 1.000 mètres cubes prévue par le cahier des charges, que la pose des appareils de jaugeage applicable aux fontaines à jet continu est à la charge de la compagnie ainsi que l'entretien de tous les ouvrages souterrains se rattachant à la canalisation ; que la ville peut se servir comme bouches d'arrosage des raccords adaptés aux bornes fontaines ; rejeter les demandes de la compagnie relatives à l'établissement des grilles et à la modification des clefs, dire que, même dans le cas où la fourniture de la compagnie dépasserait 1.000 mètres, la ville pourra conserver les eaux des puits à pompes et des sources, sauf à tenir compte à la compagnie du volume d'eau qu'ils débitent ; condamner ladite compagnie aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la société the Crédit company limited tendant au rejet du pourvoi susvisé avec dépens, attendu qu'il résulte de l'ensemble des dispositions du cahier des charges que la compagnie concessionnaire ne doit supporter que les frais de premier établissement et d'entretien mis à sa charge et que ces dispositions sont confirmées par l'article 34 dudit cahier qui porte que lorsque l'administration ordonne ou autorise la construction de voies publiques au travers du canal, les concessionnaires ne doivent supporter aucuns frais ; que la compagnie propriétaire des appareils qui ne feront retour à la ville qu'à l'expiration de la concession et chargée d'assurer le service doit seule entretenir les appareils, sauf à la ville à user de son droit de contrôle ; attendu que la mission donnée aux experts sur les autres points litigieux ne constitue qu'une mesure d'instruction que la ville n'est pas recevable à déférer actuellement au Conseil d'État, que d'ailleurs, au fond, les prétentions de la ville devraient être rejetées comme mal fondées ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Sur les conclusions de la ville de Cannes tendant à décider que

c'est à tort que le conseil de préfecture a mis à sa charge les frais du déplacement des conduites du canal résultant des changements opérés par la ville dans le sol de ses voies publiques :

Considérant que, si, aux termes de l'article 3, de la convention ci-dessus visée, tous les frais à faire pour l'établissement du canal, à quelque titre que ce soit, seront supportés par la compagnie d'irrigation à ses risques et périls, sans qu'elle puisse réclamer de la ville la moindre participation et si ladite compagnie est tenue de supporter également seule, pendant les cinquante premières années de l'exploitation du canal, les frais d'administration, d'entretien, de réparation et tous ceux généralement quelconques résultant de son fonctionnement, aucune disposition de ladite convention, ou du cahier des charges annexé à cette convention, n'impose à la compagnie l'obligation de supporter les frais des déplacements des conduites d'eau qui ont été rendus nécessaires par les travaux effectués par la ville sur le sol de ses voies publiques ; qu'en l'absence d'une stipulation de cette nature, la ville de Cannes, qui ne conteste pas que la compagnie a rempli ses obligations lors de l'établissement du canal, n'est pas fondée à soutenir que ladite compagnie est tenue de supporter les frais du déplacement des conduites d'eau rendu nécessaire par les modifications que la ville a apportées dans le sol de ses voies publiques, après l'établissement dudit canal ;

Sur les conclusions de la ville de Cannes tendant à ce qu'il soit décidé que les réparations à faire à frais communs aux appareils du service public seront exécutées sous les ordres et sous la direction de la ville :

Considérant qu'aux termes de l'article 2 de la convention précitée, le canal d'irrigation de la Siagne doit appartenir à la compagnie pendant les cinquante premières années de son exploitation et à la ville de Cannes à perpétuité, après ces cinquante premières années; que cette disposition aurait à elle seule pour effet d'imposer à la compagnie l'obligation d'entretenir les ouvrages ; que, d'ailleurs, aux termes de l'article 3 de la même convention, la compagnie d'irrigation doit supporter seule, pendant les cinquante premières années de l'exploitation du canal, les frais d'administration, d'entretien et tous ceux généralement quelconques résultant de son fonctionnement ; que si, aux termes de l'article 3 du cahier des charges susvisé, l'entretien des bornes-fontaines, des bouches d'arrosage et d'incendie est mis par moitié à la charge de la ville, cette disposition n'a eu pour objet que le règlement de la dépense d'entretien des appareils du service public que la

compagnie était chargée d'établir, et que, par suite, la ville ne saurait se prévaloir dudit article 3 pour soutenir qu'il lui appartient d'exécuter les réparations de ces appareils et que la compagnie n'aurait qu'un droit de contrôle sur les travaux dont il s'agit;

En ce qui touche l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture ;

Considérant, d'une part, que la ville de Cannes ne conteste pas que c'est avec raison que le conseil de préfecture a ordonné qu'il serait procédé à une expertise contradictoire à l'effet : 1° d'évaluer le prix du matériel de l'ancienne canalisation pris en charge par la compagnie, conformément à l'article 3 du cahier des charges; 2° d'effectuer le jaugeage des appareils de distribution ayant pour objet la constatation du volume d'eau consommé par le service public; que, d'autre part, le conseil de préfecture, en ordonnant une expertise portant sur les prétentions respectives de la compagnie concessionnaire et de la ville, a expressément réservé tous les droits et moyens des parties ; qu'ainsi cette disposition de l'arrêté attaqué est purement préparatoire, et que, dès lors, la ville de Cannes n'est pas recevable à la déférer au Conseil d'État;

En ce qui touche la disposition de l'arrêté attaqué par laquelle le conseil de préfecture a décidé que le volume d'eau fourni par les puits de la ville devra rentrer dans celui que la ville doit payer à la compagnie :

Considérant qu'aux termes de l'article 3 du cahier des charges ci-dessus visé, toutes les sources dont la ville disposait au moment où la concession est intervenue devront être appliquées exclusivement au nettoyage des égouts, dès que la compagnie sera en mesure de fournir à la ville 1.000 mètres cubes d'eau par vingt-quatre heures; qu'en décidant que, dans le cas où il serait constaté que la compagnie fournit 1.000 mètres cubes d'eau à la ville, les experts ne devraient pas, dans la nouvelle classification, compter les puits à pompe comme bornes-fontaines, ces puits devant, dans ce cas, être supprimés et employés au nettoyage des égouts, et que le volume d'eau fourni par ces puits rentrerait dans celui que la ville doit payer à la compagnie, le conseil de préfecture n'a pas déclaré que si les eaux des puits dont il s'agit étaient rejetées dans les égouts, ces eaux seraient payées à la compagnie, mais que la disposition précitée doit être entendue en ce sens que ce n'est que, pour le cas où la ville conserverait lesdites eaux, pour un usage autre que celui prévu par l'article 3 précité, que le volume de ces eaux devrait être payé à la compagnie. (Rejet avec condamnation aux dépens.)

(N° 468)

[13 juin 1879.]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. Subventions spéciales. — Arrêté du conseil de préfecture. — Recours des communes. — Point de départ du délai. — (1re esp. Préfet du Pas-de-Calais contre sucrerie centrale de Cambrai, 2e esp. contre sieurs Grard et Cie.)— *Lorsque le préfet, agissant au nom des communes intéressées à l'entretien des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, se pourvoit au Conseil d'Etat contre l'arrêté du conseil de préfecture qui a statué sur les demandes de subventions spéciales, le délai court à son égard du jour même de l'arrêté attaqué* (1re *et* 2e *espèces*). — *Procédure. — Arrêté ordonnant un supplément d'expertise : caractère préparatoire : non-lieu à statuer sur les frais d'expertise avant la décision du fond* (1re *et* 2e *espèces*).—*Arrêté posant les bases de l'expertise : recours recevable immédiatement* (2e *espèce*). — *Transport de betteraves à une sucrerie : caractère industriel sans distinguer si le transport est effectué par l'industriel ou le cultivateur dans les limites de la commune de production ou hors du territoire de la commune et sans avoir égard à l'époque des marchés ou à leur forme : appréciation du montant de la subvention* (2e *espèce*). — *Transport des pulpes : non-lieu à subvention* (2e *espèce*).

1re ESPÈCE. — *(Préfet du Pas-de-Calais contre sucrerie centrale de Cambrai.)*

(Recours du préfet du Pas-de-Calais, enregistré le 31 janvier 1878, contre un arrêté du 13 octobre 1877, ordonnant un supplément d'expertise sur les demandes de subventions spéciales relatives aux dégradations extraordinaires causées en 1873 aux chemins de grande communication nos 3, 16, 17, 18, 19 et 20, par les transports industriels effectués par la sucrerie centrale de Cambrai);

Vu les lois du 21 mai 1836 et du 21 avril 1832 ;

Vu le décret du 22 juillet 1806 ;

Considérant que, d'après l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, les subventions spéciales dues pour les dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux sont recouvrées comme en

matière de contributions directes ; qu'il suit de là que les contestations qui y sont relatives doivent être jugées sans frais, et que pour faire courir le délai dans lequel, sous peine de déchéance, les pouvoirs doivent être formés au moyen des communes intéressées contre les décisions des conseils de préfecture, statuant en matière de subventions spéciales, les réclamants ne sont pas tenus de notifier ces décisions par acte extrajudiciaire ; que, d'autre part, lorsque les subventions réclamées concernent des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun, le préfet étant à la fois chef de l'administration chargé de notifier administrativement les décisions du conseil de préfecture, et représentant des communes intéressées dans l'instance engagée, le délai de trois mois dans lequel un pourvoi peut être formé par le préfet, au nom des communes, court à partir du jour même où la décision du conseil de préfecture a été rendue ;

Considérant que l'arrêté attaqué a été rendu le 13 octobre 1877 ; que la requête du préfet du département du Pas-de-Calais n'a été enregistrée au secrétariat du contentieux du Conseil d'État que 31 janvier 1878, plus de trois mois après la date de cet arrêté ; que, dès lors, ladite requête n'est pas recevable ;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que l'arrêté attaqué n'étant qu'interlocutoire, il n'y a lieu de statuer sur les frais d'expertise avant que le jugement sur le fond ait été rendu. (Requête du préfet rejetée. Il n'y a lieu, en l'état, de statuer sur les frais d'expertise.)

...ᵉ ESPÈCE. — *(Préfet du Pas-de-Calais contre Grard et Cⁱᵉ, communes de Rivière et de Blairville.)*

(Recours du préfet du département du Pas-de-Calais contre un ...rrêté en date du 29 novembre 1877 ; département du Pas-de-...lais ; ordonnant un supplément d'expertise sur les demandes de ...bventions spéciales faites aux sieurs Grard et Cⁱᵉ, fabricants de ...res à Rivière, à raison des dégradations extraordinaires qu'ils ...aient causées en 1874 par leurs transports aux chemins vicinaux de grande communication nᵒˢ 2, 11 et 12 et sur divers chemins vicinaux ordinaires des communes de Rivière et de Blair...lle) ; ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a prescrit à ...t aux experts de ne tenir compte, pour la fixation des subventions spéciales dont il s'agit, que des transports de betteraves ...ctués en vertu de marchés passés à l'avance entre les cultiva...urs et les fabricants de sucre pour plusieurs années, en emprun-

tant des chemins vicinaux situés hors du territoire de la commune de production; qu'il y avait lieu, au contraire, de faire entrer en compte l'ensemble des transports de betteraves destinés à l'approvisionnement de l'usine des sieurs Grard et Cie, ainsi que des transports de pulpes; condamner les sieurs Grard et Cie à payer, à titre de subventions spéciales, les sommes de 150, 240 et 300 francs, pour les chemins vicinaux de grande communication nos 2, 11 et 12, et les condamner à payer la somme de 100 francs pour les chemins vicinaux ordinaires de la commune de Rivière et celle de 40 francs pour les chemins vicinaux ordinaires de la commune de Blairville, les condamner en outre à payer les frais d'expertise;

Vu la loi du 21 mai 1836;

Considérant que les trois requêtes ci-dessus visées n'ont donné lieu qu'à une seule instruction et présentent à juger les mêmes questions; qu'ainsi il y a lieu d'y statuer par une seule et même décision;

En ce qui touche les chemins vicinaux de grande communication nos 2, 11 et 12 :

Considérant que, d'après l'article 14 de la loi du 21 mai 1836 (comme à la 1re espèce. Arrêté attaqué rendu le 29 novembre 1877; requête enregistrée le 4 avril 1878);

En ce qui touche les requêtes des communes de Rivière et de Blairville :

Considérant qu'avant de déterminer le montant des subventions dues par les sieurs Grard et Cie, à raison des dégradations extraordinaires qu'ils ont causées à divers chemins vicinaux ordinaires des communes de Rivière et de Blairville, le conseil de préfecture a ordonné un supplément d'expertise à l'effet de rechercher quel était le chiffre des transports de betteraves effectués soit par les voituriers des sieurs Grard et Cie, soit par des cultivateurs qui auraient vendu leur récolte à ces industriels, en vertu de marchés ou compromis passés à l'avance, et qui auraient fait circuler leurs produits hors du territoire de la commune de production; qu'il a décidé de plus que ces transports seuls pourraient être considérés comme transports industriels et donner lieu à l'imposition de subventions spéciales;

Considérant qu'il y avait lieu, au contraire, de tenir compte, pour la fixation desdites subventions, de l'ensemble des transports de betteraves destinés à l'approvisionnement de l'usine des sieurs Grard et Cie, et effectués sur les chemins dont il s'agit par des cultivateurs qui conduiraient leurs produits à la fabrique, à quelque époque que les marchés aient été passés et sous quelque forme

que ce soit; qu'il n'y a pas lieu non plus de distinguer entre les transports faits dans les limites de la commune de production ou hors du territoire de la commune;

Considérant que l'affaire est en état et que les premiers rapports des experts permettent de statuer immédiatement au fond; qu'il y a lieu, en ce qui concerne les chemins vicinaux ordinaires de la commune de Rivière, d'adopter les conclusions des experts, en déduisant de leurs évaluations la portion des subventions proposées relative aux dégradations extraordinaires causées par les transports de pulpes que les cultivateurs conduisaient de l'usine à leurs fermes et qui n'étaient pas de nature à donner lieu à l'imposition d'une subvention spéciale;

Considérant, en ce qui concerne les chemins vicinaux ordinaires de la commune de Blairville, qu'il est établi par l'instruction que les transports effectués sur lesdits chemins n'ont pas occasionné de dégradations extraordinaires qui puissent donner lieu à des subventions spéciales;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que, l'arrêté attaqué n'étant qu'interlocutoire, il n'y a lieu de statuer sur les frais d'expertise, en ce qui concerne les chemins vicinaux de grande communication nos 2, 11 et 12, avant que l'arrêté définitif ait été rendu; qu'il n'y a lieu de statuer en l'état sur lesdits frais qu'en ce qui concerne les chemins vicinaux ordinaires de la commune de Blairville. (Arrêté annulé. Subvention fixée à 80 francs pour les dégradations extraordinaires causées en 1874 aux chemins vicinaux ordinaires de la commune de Rivière. Requête du maire de la commune de Blairville rejetée. Un dixième des frais de l'expertise à la charge des sieurs Grard et Cie, un dixième de la commune de Blairville. Il n'y a lieu à statuer en l'état sur les quatre autres cinquièmes des frais d'expertise.)

(N° 469)

[13 juin 1879.]

Travaux publics. — Résiliation réclamée pour augmentation des prix et modifications. — Décompte. — Déblais. — Maçonnerie. — Absence de préjudice causé à l'entrepreneur : pas de dommages-intérêts.— Cahier de 1866, articles 33 et 42. — (Syndicat du canal de la Soulaise contre sieur Miallot.) — *Rejet de la demande en résiliation : si les prix de la main-d'œuvre ont été supérieurs à ceux*

prévus au devis, cette différence est antérieure à l'adjudication, article 33 (*). Aucune modification essentielle n'a été apportée à l'exécution du tunnel et des maçonneries. — Décompte. Ouverture d'un tunnel. Déblai dans la roche calcaire : nature du terrain prévue : dureté exceptionnelle de la roche n'ouvrant pas de droit à indemnité, article 29) (**).—Sable et moellons extraits de carrières non prévues au devis : changement ni prévu ni imposé : pas d'indemnité, article 42 (***).

Vu la requête présentée pour le syndicat du canal d'irrigation de la Soulaise, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté rendu le 9 décembre 1876 par le conseil de préfecture de l'Isère dans celles de ses dispositions par lesquelles il a prononcé, au profit du sieur Miallot, entrepreneur, la résiliation de l'entreprise des travaux de construction du canal de la Soulaise, et alloué audit entrepreneur des suppléments de prix pour le percement d'un tunnel et pour la maçonnerie; ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a déclaré résiliée l'entreprise du sieur Miallot, par le motif que le prix de la main-d'œuvre aurait été supérieur aux prix fixés par l'adjudication; mais attendu qu'aux termes de l'article 33 du cahier des clauses et conditions générales, la résiliation ne peut être prononcée pour cause d'augmentation des prix qu'à la double condition, d'une part, que l'augmentation constatée se soit produite au cours de l'entreprise, et, d'autre part, qu'elle augmente d'un sixième au moins la dépense totale des travaux restant à exécuter; que l'expertise a formellement constaté que la différence entre les prix prévus et le prix réel de la main-d'œuvre ne s'était pas produite depuis l'adjudication; et qu'il n'est même pas allégué que l'augmentation du prix de la main-d'œuvre ait eu pour résultat d'augmenter d'un sixième la dépense totale des travaux; attendu, en ce qui concerne les suppléments de prix accordés au sieur Miallot pour le percement du tunnel et les maçonneries considérées comme travaux imprévus, que, d'une part, le travail tel qu'il a été exécuté pour le tunnel était bien celui prévu au devis, et, d'autre part, si l'entrepreneur a cru devoir, dans son propre intérêt, substituer d'autres carrières pour l'extraction des matériaux à celles qui étaient pré-

(*) Voir aux Tables générales des *Arrêts du Conseil d'État* le commentaire de l'ancien article 39, § 1, du cahier de 1833.

(**) Voir Table de 1859 à 1874, t. II, p 497.

(***) Voir 16 mai 1879, Hughes, *Ann.* 1880, p. 800, et Table des *Arrêts du Conseil d'Etat* de 1848 à 1859, p. 571; de 1859 à 1874, t. II, p. 518.

vues au devis, cette substitution n'a été reconnue ni nécessaire, ni imposée à l'entrepreneur par l'administration; que, de tout ce qui précède, il résulte qu'il n'y avait lieu ni à résiliation de l'entreprise ni à la fixation de prix nouveaux, mais seulement à l'application pure et simple de l'article 42 du cahier des clauses et conditions générales aux termes duquel l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte, revenir sur les prix du marché qui ont été consentis par lui; dire que c'est à tort que la résiliation a été prononcée et des prix nouveaux fixés; subsidiairement, ordonner un supplément d'expertise pour la fixation du prix pour le percement du tunnel, condamner le sieur Miallot aux dépens de première instance et d'appel;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour le sieur Miallot, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que l'augmentation des prix depuis le commencement des travaux se serait produite non seulement pour la main-d'œuvre, mais pour tous les matériaux; qu'ainsi la résiliation était pleinement justifiée; qu'elle se justifierait en outre par ce fait que les conditions principales du marché auraient été complètement modifiées dans l'exécution; qu'ainsi la nature du rocher aurait été différente de celle prévue au marché, les quatre galeries latérales prévues au devis auraient été réduites à deux, en outre, l'entrépreneur n'aurait pu utiliser, pour l'extraction des matériaux, les carrières indiquées par le devis; attendu que les augmentations de prix accordées par l'arrêté attaqué sont amplement justifiées par ce qui précède; attendu que l'entrepreneur a éprouvé, par suite de l'inexécution de son marché qui ne lui a pas permis de soumissionner d'autres travaux et qui a nui à son crédit, un préjudice considérable qui ne peut pas être évalué à moins de 20,000 francs; attendu, enfin, que c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné le sieur Miallot à supporter le tiers des dépens; rejeter le pourvoi du syndicat, et, statuant sur le recours incident, dire que l'entreprise est résiliée aussi bien à cause des changements survenus dans les conditions essentielles du contrat qu'à raison de l'augmentation des prix, condamner le syndicat à payer à l'entrepreneur 20,000 francs de dommages-intérêts, lui allouer les intérêts et les intérêts des intérêts des sommes dues, réformer l'arrêté en ce qu'il a de contraire, et condamner le syndicat en tous les dépens de première instance et d'appel;

En ce qui touche la résiliation :

Considérant, d'une part, qu'aux termes de l'article 35 du cahier des clauses et conditions générales, la résiliation d'une entreprise

ne peut être prononcée pour cause d'augmentation dans les prix qu'autant que cette augmentation s'est produite pendant le cours de l'entreprise, et que la dépense totale des travaux restant à exécuter s'en trouve augmentée d'un sixième, comparativement aux estimations du projet;

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que si les prix de main-d'œuvre réellement payés par l'entrepreneur ont été supérieurs à ceux prévus par le devis, cette différence existait déjà au moment de l'adjudication et aucune augmentation des prix de journée de toute nature ne s'est produite au cours de l'entreprise;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que, ni dans l'exécution du tunnel ni dans celle des maçonneries, il n'a été apporté aucune modification qui soit de nature à justifier de la part de l'entrepreneur une demande de résiliation; que de ce qui précède il résulte que c'est à tort que le conseil de préfecture de l'Isère a prononcé, pour cause d'augmentation dans les prix, la résiliation de l'entreprise du sieur Miallot, et que celui-ci n'est pas fondé à soutenir de son côté que la résiliation aurait dû être également prononcée à raison des modifications essentielles apportées au contrat;

En ce qui touche les éléments du décompte :

En ce qui concerne le percement du tunnel :

Considérant que le bordereau des prix (article 10) prévoyait un prix de 70 francs par mètre courant de tunnel dans le rocher calcaire;

Considérant que si les experts ont constaté que la nature du rocher était un calcaire d'une dureté excessive, mélangé de silex, il n'en résulte pas que la nature du rocher soit différente de celle qui a été prévue au devis; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture s'est fondé sur cette dureté excessive pour considérer le travail du percement du tunnel comme un travail imprévu et accorder à l'entrepreneur un prix nouveau; et qu'aux termes de l'article 42 du cahier des clauses et conditions générales, l'entrepreneur ne pouvait revenir sur les prix du marché consentis par lui;

En ce qui concerne les maçonneries :

Considérant qu'aux termes des articles 28 et 31 du devis, le sable devait provenir des carrières ouvertes à Saint-Didier-en-Dévoluy, au pont de la Beaume et à la Javergne, et les moëllons devaient provenir des déblais du canal ou des champs voisins des travaux;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'aucun changement

dans les lieux d'extraction des matériaux n'a été ni reconnu nécessaire ni imposé à l'entrepreneur par l'administration; et que, si le sieur Miallot a cru devoir extraire ses matériaux dans d'autres carrières, il n'avait droit, aux termes de l'art. 42 susrappelé du cahier des clauses et conditions générales, à recevoir aucun supplément de prix;

Sur la demande du sieur Miallot en 20,000 francs de dommages-intérêts :

Considérant que de ce qui précède il résulte que le sieur Miallot ne justifie d'aucun préjudice dont le syndicat de la Soulaise puisse être responsable et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il n'avait droit à aucune indemnité. (Arrêté réformé en tant qu'il a prononcé la résiliation, sur la demande du sieur Miallot, et lui a accordé des suppléments de prix sur les travaux de percement du tunnel et les maçonneries. Recours incident du sieur Miallot rejeté. Sieur Miallot condamné aux dépens et aux frais d'expertise.)

(N° 470)

[13 juin 1879.]

Travaux publics.— Cours d'eau. — Concession du canal d'irrigation de la Siagne et du Loup. — (Ministre des travaux publics contre the Crédit company (canal de la Siagne et du Loup), sieur de Panisse-Passis.) — *Déchéance de la concession prononcée par le ministre des travaux publics, faute par le concessionnaire d'avoir obtempéré à la mise en demeure qui lui avait été faite d'opérer dans un certain délai la dérivation du Loup : décidé par le conseil de préfecture et, sur le recours du ministre par le Conseil d'Etat, que le ministre avait prononcé à tort la déchéance, les concessionnaires ne se trouvant pas dans les conditions où le cahier des charges stipulait que ce travail était obligatoire. — Intervention admise d'un intéressé à l'annulation de la décision du conseil de préfecture. Rejet de la demande en annulation : frais d'intervention laissés à sa charge.*

Vu le recours présenté par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 27 décembre 1877, par lequel le conseil de préfecture du départe-

ment des Alpes-Maritimes a décidé que le cahier des charges de la compagnie concessionnaire du canal d'irrigation de la Siagne et du Loup ne lui imposait aucun délai fixe pour l'exécution des travaux de dérivation du Loup, que la compagnie ne serait obligée de construire ce canal de dérivation que lorsqu'il serait réclamé par les besoins des populations et qu'en conséquence l'administration n'était pas fondée, en se basant sur l'article 3 du cahier des charges à exiger que l'exécution de ce travail eût lieu dans un délai déterminé; ce faisant, vu que le ministre a pu impartir un délai de deux ans à la compagnie, pour provoquer une nouvelle déclaration d'utilité publique des travaux dont il s'agit et pour présenter à l'appui des projets d'exécution et à l'expiration du délai ainsi imparti, prononcer la résiliation de cette partie de la concession, par le motif que, d'après les termes mêmes du décret de concession qui qualifie le canal concédé de canal de dérivation de la Siagne et du Loup, la dérivation du Loup fait partie intégrante du canal; que, d'après l'article 3 du cahier des charges, le délai de deux ans imparti à la compagnie, à peine de déchéance pour l'exécution des travaux, court pour le canal principal à partir du décret de concession et pour les canaux secondaires à partir du jour où sont réalisées des souscriptions pour l'arrosage s'élevant à une somme déterminée; que si le canal de dérivation destiné à amener les eaux du Loup dans le canal dérivé de la Siagne, après avoir servi à l'irrigation du territoire de plusieurs communes, n'était pas considéré comme partie du canal principal, les riverains et usiniers du Loup resteraient indéfiniment exposés à l'éventualité d'une dérivation, ce qui serait, pour leurs propriétés, une cause permanente de dépréciation, qu'une telle interprétation du cahier des charges serait en contradiction avec le principe qui veut que l'effet des déclarations d'utilité publique soit toujours limité à un temps déterminé; que le cahier des charges, en impartissant un délai de deux ans pour l'exécution du canal principal, a entendu fixer ce délai pour tous les ouvrages d'une importance majeure tracés à l'encre rouge sur le plan destiné à rester annexé au décret de concession, conformément à un usage constant d'après lequel un délai déterminé est toujours fixé pour l'exécution des canaux dits *porteurs d'eau;*

Vu le mémoire en défense présenté pour la société *the Credit limited*, tendant à ce que le recours soit rejeté avec dépens par le motif que l'article 2 du cahier des charges distingue le canal principal des dérivations du Loup et de la Siagne et indique que le trait rouge sur le plan général comprend non seulement le canal-

mère, mais aussi les dérivations et les canaux secondaires; que, d'après le § 1er de l'article 4, le mot canal-mère est synonyme de celui de canal principal; que, d'après l'article 3, le délai de deux ans imparti pour l'exécution des travaux ne court du décret de concession que pour le canal principal; que, si aucun délai n'est fixé pour l'exécution des dérivations, c'est que ces dérivations ne sont destinées qu'à fournir un supplément d'eau pour le cas où surgiraient des demandes d'abonnement qui, actuellement encore, ne se sont pas produites, et qu'il n'y avait pas lieu d'imposer à la compagnie l'exécution immédiate d'ouvrages dispendieux pour elle et nuisibles aux propriétaires de terres et d'usines faisant usage des eaux du Loup, à cette fin de conduire dans le canal de la Siagne des eaux dont elle n'aurait pas eu l'emploi;

Vu le mémoire en intervention présenté par le sieur Panisse, tendant à ce qu'il plaise au Conseil recevoir son intervention et, statuant au fond, annuler l'arrêté attaqué et condamner la société concessionnaire aux dépens;

Vu le décret, en date du 25 août 1866, approuvant la convention passée le 21 du même mois, entre le Ministre des travaux publics, la ville de Cannes et la compagnie *general irrigation and water supply company of France limited* pour la concession d'un canal d'irrigation à dériver de la Siagne et du Loup et à diriger vers la ville de Cannes, ensemble ladite convention, le cahier des charges et le plan y annexé;

Vu la lettre, en date du 8 août 1874, par laquelle le Ministre des travaux publics invite le préfet du département des Alpes-Maritimes à notifier à la compagnie concessionnaire du canal de la Siagne et du Loup qu'elle ne peut plus invoquer le bénéfice de la déclaration d'utilité publique prononcé le 25 août 1866 pour l'exécution de la dérivation du Loup depuis l'expiration du délai de deux ans, fixé par l'article 3 du cahier des charges; que, par suite, le gouvernement aurait le droit, s'il ne tenait pas compte des circonstances, de prononcer la déchéance de la concession de prise d'eau faite sur cette rivière; 2° à mettre la compagnie en demeure, sous peine de déchéance, de demander dans le délai de deux mois une nouvelle déclaration d'utilité publique et de présenter à l'appui de cette demande les projets d'exécution définitifs de la dérivation du Loup;

Vu l'arrêté, en date du 2 janvier 1877, par lequel le Ministre des travaux publics déclare la société concessionnaire définitivement déchue, en ce qui concerne la dérivation du Loup, de tous droits résultant de la concession homologuée par le décret du 25 août 1866;

En ce qui concerne l'intervention du sieur de Panisse :

Considérant que le sieur de Panisse qui fait usage des eaux du Loup, en qualité de riverain de ce cours d'eau, a intérêt à l'annulation de l'arrêté attaqué et que, par suite, son intervention est recevable ;

Au fond :

Considérant que l'article 3 du cahier des charges ci-dessus visé dispose que le canal principal devra être terminé dans un délai de deux ans à partir du décret de concession, que la compagnie ne sera obligée de commencer chaque canal secondaire que lorsque les souscriptions pour irrigations à faire par ce canal donneront une somme de redevances déterminée, et que les canaux secondaires, une fois commencés, devront être terminés dans un délai de deux ans ; que, pour établir que la dérivation du Loup fait partie du canal principal et que, faute par la compagnie concessionnaire d'avoir effectué cette dérivation, il a pu prononcer sa déchéance par application de l'article 22 du cahier des charges, le ministre soutient que, dans le sens de l'article 3 précité, le canal principal comprend tous les ouvrages servant à amener les eaux dans les canaux secondaires ;

Mais considérant que l'article 2 a précisé le sens attribué, dans l'espèce, à l'expression *canal principal*, en énonçant que le canal concédé prend un canal principal et des canaux secondaires, et qu'il est alimenté par une dérivation du Loup rejoignant le canal principal près de Grasse ; que, dans le même article, il est dit que le canal-mère, les dérivations et les canaux secondaires sont figurés par un trait rouge sur le plan général, et que l'article 4 dispose qu'à dater du décret de concession, la compagnie devra soumettre à l'administration, dans un délai de trois mois, le projet définitif des travaux du canal-mère qui devront être terminés dans le délai de deux ans fixé à l'article précédent ; que, de ces dispositions combinées, il résulte que le terme *canal-mère* est synonyme de canal principal ;

Considérant, d'ailleurs, que la destination de la dérivation du Loup ne permettait pas d'obliger la compagnie concessionnaire à terminer cet ouvrage dans un délai de deux ans, à peine de déchéance ; qu'en effet, la dérivation de la Siagne suffisait aux besoins de la ville de Cannes et à ceux des canaux secondaires dont l'exécution immédiate était décidée, et que la dérivation du Loup aurait privé les riverains de l'usage des eaux et aurait causé à la compagnie des dépenses considérables, sans profit pour personne ; que, de tout ce qui précède, il résulte que c'est avec raison que

le conseil de préfecture a déclaré que le cahier des charges ci-dessus visé n'autorisait pas le ministre des travaux publics à impartir en l'état un délai à la compagnie concessionnaire, pour demander une nouvelle déclaration d'utilité publique et pour présenter à l'appui de cette demande les projets définitifs d'exécution de la dérivation du Loup, et à prononcer la déchéance de la concession de cette dérivation, faute par la compagnie d'avoir obtempéré à cette injonction dans le délai ainsi imparti. (Intervention du sieur de Panisse admise. Recours du ministre des travaux publics rejeté. Dépens à la charge de l'État, à l'exception de ceux auxquels a donné lieu l'intervention du sieur de Panisse, lesquels resteront à la charge de l'intervenant.)

(N° 471)

[13 juin 1879.]

Travaux publics. — Infiltration des eaux d'une fontaine et d'une citerne communale dans une cave ; indemnité allouée. — Inondations postérieures dues à l'humidité naturelle du sol et à la construction défectueuse de la cave : pas d'indemnité. — (Sieur et dame Cabaud.)— *Intérêts du jour de la demande.— Capitalisation demandée une première fois avant le délai d'un an et une seconde fois après plus d'une année entière ; allocation des intérêts des intérêts de cette dernière date. — Frais d'expertise mis en totalité à la charge de la commune qui contestait tout droit à indemnité.*

Vu la requête présentée pour le sieur et la dame Joseph Cabaud aîné tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 14 novembre 1876, par lequel le conseil de préfecture du Jura a rejeté la demande en indemnité par eux dirigée contre la commune de Sapois, à raison des dommages causés à leur maison par l'infiltration des eaux d'une fontaine et d'une citerne communales; ce faisant, attendu que depuis que la fontaine a été construite, en 1871, il est arrivé souvent, par suite de l'obstruction de son tuyau de décharge, que ses eaux ont passé par dessus les bords du bassin de ladite fontaine, se sont écoulées dans la citerne qui est située au-dessous, et ont pénétré par les fissures qui existent dans la maçonnerie de cette citerne jusque dans la cave des requérants ; que ces faits ont été reconnus exacts par deux expertises qu'avait ordonnées l'autorité judiciaire à laquelle les consorts Cabaud

avaient d'abord adressé leurs réclamations; que si les experts qui ont été en dernier lieu nommés par le conseil de préfecture ont été d'avis que les eaux de la citerne ne s'infiltraient pas dans la cave des requérants, c'est parce qu'ils se sont livrés à des expériences incomplètes; qu'ils ont toutefois constaté que ladite cave avait été inondée pendant plusieurs mois en 1872 et 1873, et que, dans ces circonstances, les époux Cabaud sont fondés à réclamer des dommages-intérêts; prescrire une nouvelle expertise et au besoin une tierce expertise, dans les formes prévues par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; si le Conseil d'État se croit suffisamment éclairé, allouer aux requérants une indemnité annuelle de 150 francs, depuis 1871 jusqu'au jour du pourvoi, pour privation de la jouissance de leur cave, plus une indemnité de 2.000 francs pour les dépenses qu'ils ont été obligés de faire aux murs de la cave et aux pièces du rez-de-chaussée, le tout avec intérêts, et condamner la commune de Sapois aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les sieurs et dame Cabaud dans lequel les requérants maintiennent leurs précédentes conclusions, demandent, en outre, que la commune de Sapois soit condamnée à leur payer une indemnité annuelle de 150 francs jusqu'au jour où elle aura exécuté les travaux nécessaires pour empêcher à l'avenir l'inondation de leur cave, et renouvellent leur demande des intérêts échus;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce que le Conseil d'État ordonne une nouvelle expertise:

Considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement;

Au fond:

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à deux reprises, en 1872 et 1873, les eaux d'une des fontaines publiques de la commune de Sapois ont par infiltration pénétré dans la cave des époux Cabaud; qu'elles y sont chaque fois restées pendant plusieurs mois, qu'elles ont ainsi causé aux requérants un préjudice dont il leur est dû réparation; et qu'il sera fait de ce préjudice une juste appréciation en allouant une indemnité de 275 francs aux époux Cabaud;

Considérant que ceux-ci prétendent en outre avoir droit à une indemnité, à raison d'autres inondations qui, postérieurement à celles dont il vient d'être parlé, se seraient produites dans leur cave; mais qu'il résulte de l'instruction que ces inondations ne

sont pas imputables à des infiltrations provenant de la fontaine communale, et que, si elles ont eu lieu, c'est par suite de l'humidité naturelle du sol et de la construction défectueuse de la cave ; qu'il suit de là que les sieur et dame Cabaud ne sont pas fondés à réclamer, à raison de ces inondations, des dommages-intérêts à la commune de Sapois ;

En ce qui touche les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que les requérants ont pour la première fois demandé les intérêts dans leur requête enregistrée le 10 avril 1877 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État ; qu'ils ont réclamé le 22 août suivant les intérêts des intérêts échus ; que ces intérêts n'étaient pas alors dus pour plus d'une année ; mais que les requérants ont réclamé de nouveau les intérêts des intérêts le 29 janvier 1879, et qu'il y a lieu en conséquence de leur accorder les intérêts de l'indemnité à laquelle ils ont droit à dater du 10 avril 1877, et les intérêts de ces intérêts à partir du 29 janvier 1879 ;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que la commune de Sapois contestait aux requérants tout droit à indemnité ; et que, par suite, les frais d'expertise doivent être mis à sa charge... (Commune condamnée à payer une indemnité de 275 francs, avec intérêts, du 10 avril 1877, capitalisés au 29 janvier 1879. Commune condamnée aux frais d'expertise et aux dépens. Arrêté annulé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions des consorts Cabaud rejeté.)

(N° 472)

[13 juin 1879.]

Travaux publics. — Alignement modifié, demande d'indemnité. — Maison mise en contrehaut d'une voie publique nouvelle, indemnité. — Intérêts du jour de la demande ; capitalisation. — (Sieur Cornail et dame veuve Decugis contre ville de Nice.) — *La modification des alignements d'une voie publique qui a pour conséquence de séparer de la nouvelle voie un immeuble construit antérieurement à l'alignement de l'ancien boulevard, n'est pas de nature à donner droit à indemnité. — Un propriétaire dont l'immeuble est, par suite de travaux nouveaux, mis en contre-bas de la voie publique, et ne se raccorde avec elle qu'au moyen d'une rampe de* 1m,20 *accédant à la rue haute, ménagée le long de l'immeuble et sur laquelle les*

voitures ne peuvent tourner, a droit à indemnité. — Lorsque la capitalisation d'intérêts est demandée avant qu'ils ne soient dus pour une année entière, y a-t-il lieu de les allouer du jour où l'année sera expirée ou seulement de l'époque où ils auront été réclamés à nouveau après l'expiration de l'année? — Résolue dans le dernier sens.

Vu la requête présentée pour le sieur Cornail et la dame veuve Decugis, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, en date du 17 juin 1876, par lequel le conseil de préfecture du département des Alpes-Maritimes ne leur a alloué qu'une indemnité de 1.000 francs, en réparation des dommages causés à la maison qu'ils possèdent le long du chemin du Lazaret par les travaux d'ouverture du boulevard de l'Impératrice-de-Russie, travaux entrepris par la ville de Nice en 1869; ce faisant, attendu que les travaux dont il s'agit ont coupé et rétréci le chemin du Lazaret; qu'ils ont placé la maison des requérants à 2m,50 en contre-haut du nouveau boulevard, rendu l'accès de ladite maison difficile pour les piétons et dangereux pour les voitures, et mis ainsi obstacle depuis plusieurs années à la location des magasins qui en dépendent; attendu, en outre, que l'alignement qui a été délivré en 1848 au sieur Cornail et suivant lequel il a construit sa maison, a été abandonné en 1869; qu'une nouvelle direction a été donnée alors au boulevard de l'Impératrice-de-Russie, dont l'exécution complète doit un jour absorber et faire disparaître le chemin du Lazaret, au droit de la propriété Cornail; et que l'adoption de nouveaux alignements est la cause d'un préjudice important pour la susdite propriété; fixer à 20.000 francs l'indemnité qui est due aux requérants, avec les intérêts de droit, et condamner la ville de Nice aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Nice tendant au rejet du pourvoi, avec dépens, attendu que, malgré l'ouverture du boulevard de l'Impératrice-de-Russie, le chemin du Lazaret a conservé son ancienne largeur et son ancien niveau; que l'autorisation de bâtir le long de ce chemin, qui a été donnée en 1848 au sieur Cornail, était une simple permission de voirie et n'obligeait pas la ville de Nice à exécuter le projet d'élargissement du chemin du Lazaret, tel qu'il avait été adopté en 1842; que la ville était libre d'ouvrir une nouvelle voie à proximité de ce chemin; que la création de cette voie a procuré une plus-value à la maison des requérants, et que l'indemnité de 1.000 francs qui a été allouée à ceux-ci par le conseil de préfecture est suffisante pour les couvrir des pertes de loyer qu'ils ont subies;

Vu... (Observations du ministre de l'intérieur et avis du conseil général des ponts et chaussées);

Vu... (Réplique tendant à l'allocation des intérêts des intérêts échus et subsidiairement à un supplément d'expertise);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, art. 4;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la maison que les requérants possèdent en bordure du chemin du Lazaret, a été construite par eux en 1849, conformément à l'alignement qui leur avait été délivré le 19 septembre 1848 par le conseil d'ornement de la ville de Nice, d'après les indications d'un plan adopté par des patentes royales en date du 25 octobre 1842, en vue de l'élargissement du chemin du Lazaret; que les alignements ainsi que la direction du susdit chemin ont été modifiés en 1869, époque à laquelle sa largeur a été augmentée, son niveau abaissé et son nom même changé en celui de boulevard de l'Impératrice-de-Russie; et que, par suite des travaux alors exécutés par la ville de Nice, l'immeuble des requérants se trouve aujourd'hui séparé du nouveau boulevard par une bande de terrain triangulaire, formant un talus destiné à disparaître, lorsque le boulevard de l'Impératrice-de-Russie aura sur ce point sa largeur normale de 15 mètres;

Considérant que le sieur Cornail et la dame veuve Decugis fondent leur demande en indemnité sur ce que la ville de Nice leur aurait causé un double préjudice, d'une part en modifiant les alignements du chemin du Lazaret adoptés en 1842; d'autre part, en coupant ce chemin lors des travaux entrepris en 1869, et en plaçant leur maison en contre-haut;

Considérant que l'autorisation de bâtir, qui a été donnée, le 19 septembre 1848, au sieur Cornail, ne constituait qu'une permission de voirie au profit de ce propriétaire, et que l'adoption ainsi que la mise à exécution, en 1869, d'alignements autres que ceux qui avaient été arrêtés en 1842, pour le chemin du Lazaret, ne sauraient ouvrir au profit du sieur Cornail et de la dame Decugis aucun droit à indemnité;

Mais considérant, d'autre part, que la rue Haute qui, en attendant l'achèvement du boulevard de l'Impératrice-de-Russie, a été ménagée au droit de l'immeuble des requérants, est bordé du côté du boulevard par un talus haut de 2m,50 en moyenne et dépourvu de parapet; qu'elle ne se raccorde à son extrémité sud avec le dit boulevard qu'au moyen d'une rampe d'accès large seulement de 1m,20, et qu'elle présente le long de la maison Cornail une largeur insuffisante pour permettre aux voitures de tourner devant cette maison et d'accéder au magasin situé vers l'angle

sud-est du rez-de-chaussée; que ce nouvel état des lieux a entraîné pour les requérants, depuis 1869, des pertes de loyer et la diminution de la valeur locative de leur immeuble; que la maison qu'ils possèdent restera ainsi dépréciée jusqu'au jour où la ville de Nice raccordera ladite maison avec le boulevard de l'Impératrice-de Russie; que l'état de l'instruction, et notamment les rapports d'expertise et de tierce-expertise, permettent d'apprécier le montant de l'indemnité à laquelle ont droit les requérants, et qu'il sera fait une juste appréciation de cette indemnité, en allouant aux consorts Cornail, à titre de dommages-intérêts, une somme annuelle de 500 francs, calculée depuis et y compris l'année 1869, jusqu'au jour où la ville de Nice aura, par de nouveaux travaux, rétabli dans des conditions normales les accès de l'immeuble des requérants;

En ce qui touche les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts ont été pour la première fois demandés par le sieur Cornail et la dame Decugis dans leur requête enregistrée le 3 mars 1877, au secrétariat du contentieux du Conseil d'État; qu'il suit de là que les intérêts des sommes dues à cette date aux requérants doivent courir à partir du 3 mars 1877;

Considérant que les intérêts des intérêts échus ont été réclamés le 17 décembre 1878; qu'il était dû alors plus d'une année d'intérêts; et que, conformément à l'article 1154 du Code civil, les intérêts des intérêts échus devront être capitalisés à partir du 17 décembre 1878... (Arrêté annulé. Indemnité annuelle de 500 francs, calculée depuis et y compris 1869, jusqu'au jour où la ville aura, par de nouveaux travaux, rétabli les accès de ladite maison, avec intérêts du 3 mars 1877, capitalisés au 17 décembre 1878. Ville de Nice condamnée aux frais d'expertise et aux dépens.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 473)

[24 juillet 1880.]

Navigation intérieure. — Bateaux de plaisance.

Monsieur le Préfet, les règlements généraux sur la police de la navigation ne se sont pas occupés de la circulation des bateaux

d'agrément sur nos rivières et canaux, et c'est par analogie seulement que ces règlements ont été appliqués à ce genre de navigation. Il est utile de combler cette lacune.

J'ai consulté, à ce sujet, le Conseil général des ponts et chaussées. Dans l'opinion du Conseil, les voies navigables, au point de vue de la navigation de plaisance, peuvent se diviser en trois catégories distinctes :

Les rivières navigables sans ouvrage d'art;

Les rivières canalisées;

Les canaux.

Sur les rivières navigables sans ouvrage d'art, la navigation de plaisance n'est assujettie qu'aux règles de police applicables à tous ceux qui empruntent ces voies de transport, ainsi qu'à l'observation des règlements sur la pêche fluviale. Les bateaux d'agrément profitent, comme les bateaux de commerce, des servitudes de halage et de contre-halage.

Sur les rivières canalisées, rien ne s'oppose à ce qu'on laisse à la batellerie de plaisance une certaine liberté. La longueur des biefs permet aux canaux et nacelles des excursions assez étendues pour que le passage aux écluses soit une exception.

Sans doute, il ne serait pas sans inconvénient d'établir, en faveur de ces embarcations, le droit d'être éclusées; mais il serait aussi bien rigoureux et sans intérêt de leur interdire le passage des écluses, quand elles pourront trouver place dans le sas avec les bateaux de commerce.

Quant aux bateaux de plaisance, dits voyageurs, jaugeant au moins 10 tonnes et qui, avec ou sans moteur à vapeur, sont installés de manière à contenir plusieurs personnes en sus de l'équipage en vue d'un parcours d'une certaine étendue, ils doivent jouir des mêmes droits que les bateaux de commerce pour franchir les écluses.

Sur les canaux, la navigation de plaisance ne peut être admise qu'à titre de tolérance, et les conditions à lui imposer sont variables avec les circonstances de fréquentation, d'alimentation et de navigabilité du canal.

Ainsi, sur les canaux très fréquentés, comme ceux de la région du nord, on ne saurait songer à augmenter le travail, déjà excessif, des éclusiers, en reconnaissant aux canots, nacelles et même aux bateaux voyageurs de plaisance, le droit de traverser les écluses; sur les canaux où l'alimentation est difficile, sur d'autres où elle se fait à grands frais, au moyen de machines élévatoires, on ne pourrait perdre une éclusée pour le passage d'un bateau de

plaisance. Cependant, si, d'une manière générale, il n'est pas possible d'autoriser sur les canaux la circulation des bateaux de plaisance et surtout leur passage aux écluses, il serait excessif de leur interdire ce passage, quand il ne pourra présenter aucun inconvénient pour la grande navigation. Il paraît opportun de laisser aux ingénieurs l'appréciation de ces conditions, qui varieront avec les époques de l'année, avec l'importance de la fréquentation et avec les dispositions des ouvrages d'un canal.

Le Conseil général des ponts et chaussées avait, en outre, proposé d'assujettir la navigation de plaisance à certaines conditions qui, par suite de la suppression des droits de navigation, n'auraient plus aujourd'hui de raison d'être.

En résumé, m'associant à la plupart des considérations que le Conseil a fait valoir, j'ai arrêté les dispositions suivantes :

1° *Snr les rivières navigables sans ouvrage d'art*, la navigation de plaisance doit être autorisée, sous la seule réserve de se conformer aux lois et règlements sur la pêche et sur la police des cours d'eau.

2° *Sur les rivières canalisées*, les canots ou nacelles ne seront autorisés à naviguer que dans l'étendue d'un bief ; ils ne pourront franchir les écluses qu'en justifiant d'une autorisation écrite de l'ingénieur et en profitant du sassement d'un bateau de commerce.

Les bateaux voyageurs de plaisance jaugeant au moins 10 tonnes jouiront des mêmes droits que ceux du commerce pour franchir les écluses.

3° *Sur les canaux*, les ingénieurs restent seuls juges des circonstances où les bateaux de plaisance de toute nature peuvent être admis dans l'étendue des biefs et être autorisés à franchir les écluses.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien porter à la connaissance du public les dispositions qui précèdent par un arrêté qui devra être affiché.

J'adresse, d'ailleurs, directement à MM. les ingénieurs une ampliation de la présente circulaire.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. VARROY.

(N° 474)

[7 août 188[illegible].]

Cadre auxiliaire des travaux de l'État.

Monsieur le Préfet, une circulaire du 10 janvier 1879 (*) accorde implicitement aux conducteurs des ponts et chaussées qui donnent leur démission le droit d'être admis dans le cadre auxiliaire des travaux de l'État.

Un petit nombre de conducteurs ont demandé à bénéficier de cette faculté, qui avait surtout pour but de ramener dans le service de l'État les conducteurs placés depuis longtemps dans la position de congé illimité et dont l'éloignement de l'Administration n'avait pas permis de récompenser par un avancement normal les services rendus dans l'industrie ou dans les compagnies de chemins de fer. L'Administration leur a donné par là le moyen de rentrer dans le service de l'État avec un grade supérieur à celui qu'ils avaient primitivement lorsqu'ils avaient quitté le corps des ponts et chaussées, et il a été possible ainsi de leur tenir compte des connaissances pratiques et de l'expérience des travaux qu'ils avaient acquises au dehors. Mais, si la mesure se justifie dans ce dernier cas, l'expérience a démontré qu'elle n'a aucune raison d'être pour les conducteurs en activité et pour ceux qui ont quitté depuis peu l'Administration. Le cadre auxiliaire n'a, en effet, été institué que pour renforcer numériquement le personnel des conducteurs, et le service des travaux publics n'a aucun intérêt à voir se déverser du cadre permanent dans le cadre temporaire des agents qui, en vue d'émoluments plus élevés, renoncent volontairement à leurs droits à la retraite et à tous les avantages d'un emploi permanent. L'Administration ne saurait se prêter à ce calcul, et elle doit prémunir les agents eux-mêmes contre des entraînements aussi contraires à leur propre intérêt qu'au bien du service.

J'ai donc cru devoir adopter des dispositions nouvelles et décider qu'à l'avenir aucun conducteur des ponts et chaussées en activité ou en congé ne pourra passer dans le cadre auxiliaire, même en donnant sa démission.

(*) *Annales* 1879, p. 259.

Seront seuls exceptés de cette règle les conducteurs ayant quitté le service de l'État depuis plus de cinq ans, soit par suite de démission, soit par suite de congé.

Ces mesures, Monsieur le Préfet, me paraissent devoir être établies bien nettement, de manière à éviter toute fausse démarche de la part des agents ou de leurs ingénieurs en chef, à qui j'adresse ampliation de la présente circulaire.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. VARROY.

(N° 475)

[9 août 1880.]

Emploi de la dynamite dans les mines et carrières. — Mesures de précaution.

Monsieur le préfet, justement préoccupé des accidents causés dans les mines et carrières par l'emploi de la dynamite, le Conseil général des mines a pensé qu'il était du devoir de l'Administration d'aviser aux moyens de prévenir ces accidents.

Conformément à l'avis du Conseil, j'ai décidé qu'il y avait lieu d'inviter les exploitants, faisant usage de cette substance explosible, à recommander, pour son emploi, les précautions nécessaires en vue de la sécurité, par des ordres de service qui devraient être constamment affichés à l'intérieur des exploitations. Ces ordres de service seraient basés, suivant les circonstances locales, sur les principes exposés dans une note que le Conseil a élaborée.

Vous trouverez ci-joints un certain nombre d'exemplaires de cette note, destinés à être adressés par vous aux principaux exploitants de votre département; il y aura lieu de l'insérer dans le Recueil des actes administratifs, et, suivant les circonstances, que vous apprécierez, d'assurer sa publicité par la voie des affiches.

En ce qui concerne particulièrement les mines souterraines de quelque importance, il conviendra, afin de donner aux règlements intérieurs relatifs à l'emploi de la dynamite une sanction pénale, en dehors des cas d'accident, que les règlements préparés à cet effet par les exploitants soient soumis par ceux-ci à l'approbation

préfectorale. Les ingénieurs auront à provoquer, au besoin, l'application de cette dernière mesure.

Enfin, vous voudrez bien avertir tous les exploitants de mines et de carrières qu'ils engageraient gravement leur responsabilité et s'exposeraient à des poursuites, en cas d'accident, s'ils négligeaient de se conformer aux mesures de précaution qui leur sont indiquées, et de les porter à la connaissance de leurs ouvriers.

J'adresse aux ingénieurs des mines un exemplaire de la présente circulaire, dont je vous prierai de m'accuser réception en me renvoyant le récépissé ci-inclus.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. VARROY.

NOTE SUR LES PRÉCAUTIONS RELATIVES A L'EMMAGASINEMENT ET A L'EMPLOI DE LA DYNAMITE.

EMMAGASINEMENT.

Le dépôt où est emmagasinée la dynamite doit être construit de manière que les cartouches soient, autant que possible, à l'abri de la gelée en même temps que de l'humidité.

En aucun cas, les capsules amorces ne seront conservées dans le même local que la dynamite.

Les cartouches ne doivent être remises aux ouvriers que dans un état parfaitement normal et n'ayant, autant qu'il se pourra, que moins que dix-huit mois d'emballage. Il est particulièrement interdit de délivrer de la dynamite gelée. La remise de la dynamite ne devra, d'ailleurs, être faite que par petites quantités, au fur et à mesure des besoins.

Dans les travaux à ciel ouvert, il conviendra que les cartouches soient enveloppées de substances non conductrices, afin de ne pas être exposées à geler en attendant leur emploi.

EMPLOI.

Les cartouches seront tenues, par les ouvriers auxquels elles auront été délivrées, à l'abri de la gelée, de l'humidité et de tout danger de feu par le voisinage de lampes, etc. Elles seront séparées de tout approvisionnement d'amorces, lesquelles devront être placées à un intervalle de 5 mètres au moins.

Lorsqu'elles seront en certaine quantité, elles devront être conservées dans

des boîtes en bois munies d'un couvercle maintenu fermé par son propre poids, et fixées, autant que possible, contre les cadres de boisage des galeries dans les ouvrages souterrains; elles devront être tenues tout au moins à l'abri des chocs directs de l'air, dans tous les cas, à l'abri des éboulements et particulièrement de ceux qui pourraient résulter de l'explosion des coups de mines.

Il doit être formellement interdit :

1° D'employer des cartouches gelées ou incomplètement dégelées;

2° De chercher à ramollir des cartouches durcies par le froid en les exposant directement au feu, en les plaçant devant des cheminées, sur des poêles, sur des cendres chaudes, etc., en les mettant dans l'eau, à cause de la détérioration dangereuse qui peut en résulter pour la matière qui les compose.

Les cartouches suspectes doivent être remises aux surveillants, qui feront procéder aux opérations de dégel au bain-marie dans des vases spéciaux;

3° De chercher à briser ou à couper des cartouches ainsi gelées totalement ou partiellement;

4° D'amorcer plus de cartouches qu'on ne doit en utiliser immédiatement, et de conserver des cartouches amorcées.

(Toute cartouche amorcée et non utilisée doit être séparée de son amorce et mise en lieu sûr. Si une cartouche amorcée est gelée, elle ne devra être désamorcée qu'après avoir été dégelée avec les précautions voulues);

5° D'employer des bourroirs en fer ou en métal pour le chargement des coups de mines et de procéder par chocs au bourrage;

6° D'introduire dans la charge d'autre cartouche amorcée que la cartouche amorce proprement dite, laquelle doit être placée au-dessus de cette charge avec un soin particulier;

7° De revenir sur une mine ratée, qu'elle soit isolée ou fasse partie d'une série de coups, sans avoir laissé écouler un délai d'une heure au moins, et, dans tous les cas, de chercher à débourrer un coup raté pour en retirer les cartouches.

Les trous faits en remplacement des coups ratés doivent être placés à une distance des premiers telle qu'il existe au moins 0m,20 d'intervalle dans tous les sens entre l'ancienne charge et la nouvelle, cette distance devant être augmentée s'il y avait lieu de craindre que la nitroglycérine ne se fût répandue dans la roche, à travers des fissures.

On devra se défier de l'emploi de la poudre dans les trous de mines pour faire détoner la dynamite, dont l'explosion peut ainsi n'être pas déterminée d'une manière franche et complète.

En cas de tirage à l'électricité, la manivelle des machines électriques statiques sera toujours entre les mains du chef de poste préposé au tirage, qui ne la mettra en place qu'au moment d'allumer les coups.

Les dépôts explosifs seront séparés des locaux où sont placés les générateurs d'électricité.

(N° 476)

[10 août 1880.]

Bateaux à vapeur. — Application des articles 80 *de l'ordonnance du* 23 *mai* 1843 (*) *et* 58 *de l'ordonnance du* 17 *janvier* 1846 (**).

Monsieur le Préfet, mon attention a été appelée sur les difficultés et les inconvénients que présente l'application des articles 80 de l'ordonnance du 23 mai 1843, sur la navigation à vapeur fluviale, et 58 de l'ordonnance du 17 janvier 1846, réglementant la navigation à vapeur maritime.

Les progrès de la métallurgie, l'expérience acquise par les constructeurs, l'exemple des marines étrangères et de notre marine nationale ont, depuis longtemps, déterminé l'Administration à autoriser de nombreuses dérogations à ces ordonnances. Mais ces dérogations ne sont admises qu'à la suite d'une demande présentée, dans chaque cas, par l'intéressé, examinée par la Commission de surveillance, transmise par le Préfet au Ministre et accueillie ou rejetée par celui-ci après avis de la Commission centrale des machines à vapeur. Cette instruction entraîne des délais fort longs.

Pour remédier à la situation, en attendant la promulgation des deux nouveaux règlements d'administration publique destinés à remplacer ceux de 1843 et de 1846, j'ai, conformément à l'avis de la Commission centrale des machines à vapeur, arrêté une mesure dont l'importance ne vous échappera pas.

Vous pourrez désormais délivrer immédiatement des permis de navigation quand les Commissions de surveillance se seront prononcées en faveur de dérogations admises, en principe, par les articles 80 et 58 précités. Ces permis seront définitifs lorsque les dérogations rentreront dans l'un des cas pour lesquels j'ai spécialement arrêté les dispositions suivantes :

I. — Les cylindres en fonte des machines à vapeur et les enveloppes en fonte de ces cylindres sont dispensés de l'épreuve à la pompe de pression.

II. — Pour les chaudières neuves, remises à neuf ou refondues, la surcharge d'épreuve est égale à la pression effective indiquée

(*-**) *Annales* 1843, p. 284, et 1846, p. 152.

par le timbre, sans jamais être inférieure à un demi-kilogramme par centimètre carré, ni supérieure à six kilogrammes.

Dans les autres cas de renouvellement d'épreuve, la surcharge est égale à la moitié de la pression effective indiquée par le timbre, sans jamais être inférieure à un quart de kilogramme, ni supérieure à trois kilogrammes.

En cas de contestation touchant la quotité de la surcharge d'épreuve, vous auriez à statuer, sur l'avis de la Commission de surveillance.

Les ordonnances sur les bateaux à vapeur évaluent la pression en atmosphères absolues; il ne sera pas difficile d'y ajouter, s'il y a lieu, les surcharges comptées en kilogrammes par centimètre carré; d'ailleurs, il n'y aurait aucun inconvénient, dans la pratique, à substituer, dans les règles énoncées ci-dessus, l'atmosphère au kilogramme. Déjà, beaucoup de chaudières de bateaux sont timbrées en kilogrammes de pression effective, à l'instar des chaudières fonctionnant à terre : c'est pourquoi les deux unités ont été indiquées.

III. — De même que pour ces dernières, il ne sera pas fixé, pour les chaudières de bateaux, de minimum aux épaisseurs des parties cylindriques non armées, les seules qui étaient assujetties à cette règle. Cette liberté ne dégénérera pas en abus, car la chaudière devra satisfaire à deux conditions principales :

1° Subir l'épreuve avec succès, la pression devant être maintenue pendant le temps nécessaire à l'examen de la chaudière, dont toutes les parties doivent pouvoir être visitées;

2° Ne pas présenter de conditions dangereuses. A cet effet, lorsque la Commission de surveillance (ou l'ingénieur, suivant le cas), après un examen personnel sur place, juge qu'à raison de sa disposition, de son mode de construction ou de toute autre cause, la chaudière présente quelque danger (et ici il convient de prendre en considération l'épaisseur et la qualité du métal), elle procède néanmoins à l'épreuve, mais elle fait part de ses observations à la personne qui a demandé l'épreuve. Si cette communication n'aboutit pas à un accord, vous auriez, Monsieur le Préfet, à statuer conformément aux articles respectifs 12 et 11 des ordonnances de 1843 et de 1846.

IV. — Les soupapes de sûreté pourront être chargées par des ressorts, à la condition qu'un taquet, ou bague d'arrêt, invariablement fixé à la monture de l'appareil, empêche de tendre le ressort au delà de la pression qui ne doit pas être dépassée. Ce mode de

chargement des soupapes devra être vérifié par les Commissions de surveillance.

V. — L'obligation de poser les deux soupapes à la plus grande distance possible l'une de l'autre n'est pas maintenue.

VI. — Chaque bateau devra être muni de deux pompes, chacune d'une puissance suffisante pour alimenter toutes les chaudières. La pompe qui n'est pas mue par la machine peut être un injecteur ou tout autre appareil efficace.

VII. — On pourra exiger, pour indiquer le niveau de l'eau, soit deux tubes en verre, convenablement éloignés l'un de l'autre, soit un tube et un système de robinets étagés remplissant les mêmes conditions d'éloignement.

Si d'autres exceptions étaient proposées par la Commission de surveillance, vous auriez à délivrer un permis révocable, qui sera soumis à mon approbation. Le permis revêtira la forme définitive si cette approbation est obtenue; dans le cas contraire, le propriétaire du bateau devra faire disparaître les conditions exceptionnelles qui n'auront pas été admises; le permis sera suspendu jusqu'à ce qu'il s'y soit conformé.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de la présente circulaire, que j'adresse directement aux Commissions de surveillance des bateaux à vapeur, aux ingénieurs des mines et aux ingénieurs des ponts et chaussées.

Recevez, Monsieur le préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. VARROY.

(N° 477)

[11 août 1880.]

Adjudication de travaux métalliques. — Commission des pièces du projet.

Monsieur le Préfet, parmi les industriels qui concourent aux adjudications de travaux métalliques, il en est un grand nombre qui ont à Paris leurs ateliers, leur siège social ou des représentants accrédités.

Ces industriels ont, à diverses reprises, appelé mon attention

sur le prix qu'ils attacheraient à pouvoir prendre connaissance à Paris des dossiers d'adjudication, y examiner ces dossiers de manière à compléter ainsi l'étude nécessairement sommaire faite sur place, soit par eux, soit par leurs délégués, et formuler ainsi des offres assises sur des bases plus certaines.

Leurs observations m'ont paru fondées. Il y a tout intérêt non seulement pour eux, mais encore pour l'État, à ce qu'ils ne se présentent aux adjudications qu'en pleine connaissance de cause.

La décision que je viens de prendre pour la constitution, à Paris, d'un service central d'achat et de livraison du matériel fixe destiné à la superstructure des chemins de fer exécutés par l'État, leur donnera satisfaction, en ce qui concerne les adjudications relatives à la fourniture de ce matériel.

Il ne me reste donc de mesures à prendre que pour les autres fournitures et ouvrages métalliques que comporte la construction de l'infrastructure des chemins de fer ou l'exécution des autres travaux publics.

J'ai décidé ce qui suit pour ces fournitures et ouvrages.

Toutes les fois qu'il devra être procédé à une adjudication de travaux métalliques présentant quelque importance, les ingénieurs en chef devront m'adresser un exemplaire du dossier d'adjudication. Cet exemplaire sera déposé au ministère des travaux publics (division du Cabinet, 1er bureau) et y sera communiqué sans déplacement aux intéressés, de 10 heures et demie du matin à 5 heures du soir, excepté les dimanches et jours fériés. Il devra me parvenir avant l'affichage. Avis du dépôt sera donné dans l'affiche, dont le paragraphe relatif à la communication du dossier sera libellé comme il suit :

« Les pièces du projet seront communiquées aux entrepreneurs « tous les jours, excepté les dimanches et jours fériés :

« 1° Dans les bureaux de la préfecture (e division), de heures « à heures;

« 2° Dans les bureaux de M. , ingénieur ordinaire, « rue , n° , de heures à heures;

« 3° Dans les bureaux de l'Administration centrale du ministère « des travaux publics, boulevard Saint-Germain, n° 246 (1er bureau de la division du Cabinet), de 10 heures et demie à 5 heures. »

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien veiller à l'exécution de ces prescriptions.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
H. Varroy.

(N° 478)

[12 août 1880.]

Avant-projets. — Frais généraux à comprendre dans l'estimation des dépenses.

Monsieur le Préfet, les ingénieurs appelés à rédiger des avant-projets s'abstiennent en général de comprendre, au moins explicitement, dans l'estimation sommaire des dépenses, les frais généraux auxquels donnent nécessairement lieu les études et l'exécution des travaux.

Il est cependant indispensable que l'Administration en tienne compte dans ses prévisions budgétaires.

Ces frais généraux peuvent se diviser en quatre catégories distinctes, savoir :

1° Les dépenses imputables sur les fonds du personnel, pour le traitement des ingénieurs, conducteurs et employés secondaires, et pour les frais fixes des ingénieurs, qui devront être attachés spécialement à la direction et à la surveillance des travaux ou ajoutés au cadre permanent du service ;

2° Les dépenses imputables sur les fonds des travaux et payables, sur le certificat de l'ingénieur en chef, sous la rubrique « Personnel temporaire », pour les émoluments des agents du cadre auxiliaire (ingénieurs du cadre auxiliaire, chefs de section, sous-chefs de section, agents temporaires assimilés aux agents secondaires) ;

3° Les dépenses imputables sur les fonds des travaux et payables sur le certificat de l'ingénieur en chef, pour frais de tournée et indemnités de campagne ;

4° Les dépenses également imputables sur les fonds des travaux et payables sur les certificats de l'ingénieur ordinaire, telles que salaires des surveillants, porte-mires, chaîneurs, etc. ; frais de location ou d'installation des bureaux et magasins, achats d'instruments, etc.

C'est ainsi que, par exemple, la construction d'un chemin de fer en 1880 peut nécessiter :

Des dépenses de la première catégorie à imputer sur les chapitres 3, 4, 5 et 6 de la troisième section du budget;

Des dépenses de la deuxième, de la troisième et de la quatrième catégories à imputer sur le chapitre 11 de la même section.

L'estimation des frais généraux dépendant de la nature des travaux, de leur importance, de leur durée, de la situation des chantiers relativement à la résidence des agents chargés de leur surveillance, doit faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude spéciale et de justifications détaillées.

J'ai, en conséquence, arrêté les règles suivantes, après avoir pris l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées :

a. — Dorénavant les ingénieurs chargés de la préparation d'un avant-projet comprendront dans la somme à valoir de leur estimation les dépenses ci-dessus indiquées comme appartenant à la troisième et à la quatrième catégorie des frais généraux. Ils feront connaître dans leur rapport comment ils ont calculé cette somme à valoir et en donneront en chiffres ronds les principaux éléments.

L'ingénieur en chef donnera dans ce but à l'ingénieur ordinaire les indications nécessaires relativement aux dépenses de la troisième catégorie.

b. — Quant aux dépenses des deux autres catégories, l'Administration supérieure peut seule en fixer l'évaluation et la répartition entre les fonds du personnel et les fonds des travaux, d'après l'organisation qu'elle entend donner aux services et d'après les ressources dont elle dispose en personnel du cadre permanent et du cadre auxiliaire. Les ingénieurs pourront donc s'abstenir d'en donner l'estimation; l'ingénieur en chef devra toutefois, pour éclairer le Ministre, formuler dans son avis des propositions sur la constitution des cadres.

Je crois d'ailleurs devoir ajouter les renseignements suivants, mais en recommandant expressément de ne les considérer que comme des indications générales, laissant absolument intacte la liberté d'appréciation des ingénieurs et ne dispensant en aucun cas de motiver l'évaluation des frais généraux.

En ce qui concerne les travaux de chemins de fer, c'est-à-dire la partie la plus importante, au point de vue des dépenses, du grand programme actuellement en cours d'exécution, il résulte des relevés minutieux faits par le Conseil général des ponts et chaussées que les frais généraux de toute nature peuvent s'élever en moyenne à 7 p. 100 de l'estimation des travaux et des acquisitions de terrains pour les lignes à une voie et à 4 p. 100 pour les

lignes à deux voies. Si de ces chiffres on déduisait respectivement 2 p. 100 et 1 p. 100 en nombre ronds pour les dépenses du personnel permanent et du personnel auxiliaire, il resterait 4 p. 100 et 3 p. 100 pour les dépenses à évaluer par les ingénieurs.

En ce qui concerne les autres travaux, le Conseil général des ponts et chaussées a été d'avis d'attribuer aux frais généraux de toute nature une valeur moyenne de 4 p. 100, mais en faisant observer que cette estimation devait être regardée exclusivement comme un point de départ et en insistant sur l'étendue des limites entre lesquelles la diversité des ouvrages pouvait faire varier en réalité les frais généraux, ainsi que sur la nécessité absolue de se livrer à une étude détaillée pour chaque cas particulier. En retranchant, du chiffre précité de 4 p. 100, 1 p. 100 pour les dépenses du personnel permanent et du personnel auxiliaire, il restait 3 p. 100 pour les dépenses à évaluer par les ingénieurs.

Telles sont, Monsieur le Préfet, les règles auxquelles les ingénieurs devront se conformer à l'avenir dans la rédaction des avant-projets, et les explications qu'il m'a paru utile d'y ajouter.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. Varroy.

ANNEXE

à la circulaire n° 32, du 19 juillet 1880, relative au profil en travers des canaux. (*suprà*, p. 843.)

ERRATUM.

Page 5, lire à la seizième ligne : « *une hauteur minima de 40 centimètres* » au lieu de « 50 *centimètres* ».

Même page, lire à la dix-neuvième ligne : « *une hauteur minima de 50 centimètres* » au lieu de « 60 *centimètres* ».

Les chiffres de 50 et de 60 centimètres sont ceux qui ont été adoptés par le conseil général des ponts et chaussées. La commission s'était bornée à proposer la hauteur de 40 ou 50 centimètres suivant les cas.

(N° 479)

INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES

EN RETRAITE

ET VEUVES D'INGÉNIEURS PENSIONNÉES.

L'Annuaire du Ministère des Travaux Publics comprenait, antérieurement à 1880, la liste des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines en retraite et celle des veuves d'Ingénieurs pensionnées.

Les difficultés que présentait la mise à jour de ces listes et les erreurs qui s'y glissaient inévitablement avaient déterminé à ne plus les publier en 1880.

Cette mesure a ému non seulement les anciens fonctionnaires ou les veuves pensionnées dont le nom cessait ainsi de figurer dans l'Annuaire, mais encore les Ingénieurs en activité de service qu'une profonde solidarité a toujours unis à leurs anciens.

L'Administration, désireuse de répondre aux sentiments qui s'étaient ainsi manifestés, a fait dresser de nouvelles listes d'après les documents dont elle disposait et d'après les renseignements qu'elle a recueillis au Ministère des Finances et en a décidé l'insertion dans les *Annales des ponts et chaussées*, à titre de supplément à l'*Annuaire de* 1880.

Elle fait appel au bon concours de tous les Ingénieurs pour la rectification des erreurs que pourraient comporter ces nouvelles listes, et pour les changements qu'il conviendrait d'y apporter ultérieurement par suite des décès. Elle prie donc les Ingénieurs de lui signaler les omissions ou les erreurs qu'ils constateraient et de l'aviser des décès de leurs anciens et des veuves pensionnées, dès qu'ils en seront eux-mêmes informés. Les communications devront être adressées au Ministère (Direction du Personnel, 2e Division). On attire particulièrement l'attention sur les noms marqués d'un astérisque : ce sont ceux des Ingénieurs en retraite ou veuves pensionnées sur lesquels l'Administration n'a pu obtenir de renseignements précis.

INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES EN RETRAITE.

NOMS.	GRADES.	NOMS.	GRADES,
MM.		MM.	
Andral	Ingénieur en chef.	Didion.	Inspecteur général.
Asselin	Idem.	*Don de Cépian	Ingénieur en chef.
*D'Astier de la Vigerie.	Ingénieur ordinaire.	Doré	Idem.
Aucour	Insp. gén. honoraire.	Doutres.	Idem.
Aumaître.	Ingénieur en chef.	Doyat.	Inspecteur général.
Aurès.	Idem.	Dubuisson	Ingénieur en chef.
*Aynard.	Insp. gén. honoraire.	Ducros	Idem.
Bailloud	Inspecteur général.	Dufresne.	Inspecteur général.
Bailly.	Ingénieur ordinaire.	Dugué.	Ingénieur en chef.
Bancelin	Ingénieur en chef.	Dujardin	Inspecteur général.
Baron.	Idem.	*Du Jardin	Ingénieur en chef.
Barré de Saint-Venant.	Idem.	Duméril.	Idem.
*Basin.	Ingénieur ordinaire.	Endrès	Insp. gén. honoraire.
Baude.	Inspecteur général.	Ester	Ingénieur en chef.
Bayard	Ingénieur ordinaire.	Evrard	Idem.
Bazaine-Vasseur.	Ingénieur en chef.	Faraguet.	Idem.
Beaulieu	Inspecteur général.	Férand	Insp. gén. honoraire.
Belin	Idem.	Fontaine	Ingénieur en chef.
Bénard	Idem.	Fournier	Insp. gén. honoraire.
Bergis.	Insp. gén. honoraire.	Francfort.	Idem.
*Bert.	Ingénieur en chef.	*Frémoire (de la).	Ing. en ch. honoraire.
*Berthault.	Idem.	Gayant	Inspecteur général.
Berthelin.	Idem.	Gojard	Ingénieur en chef.
Bidermann.	Ingénieur ordinaire.	Gournerie (de la).	Inspecteur général.
Billard	Ingénieur en chef.	*Grellet	Ingénieur en chef.
Bleschamp.	Idem.	Grenet.	Insp. gén. honoraire.
Bordas	Idem.	*Gricourt	Ingénieur ordinaire.
Boris	Idem.	Grille	Ingénieur en chef.
Boucaumont.	Insp. gén. honoraire	Grissot de Passy.	Idem.
*Boucher.	Ingénieur en chef.	Guerre	Idem.
Bouniceau	Idem.	*Guérin	Idem.
*Bresson.	Ingénieur ordinaire.	Guibal.	Inspecteur général.
Breton (Ph.-Aug.).	Ingénieur en chef.	Guyot.	Ingénieur en chef.
Breton (Paul-André).	Idem.	Hachette	Inspecteur général.
Bréville (Onfroy de).	Inspecteur général.	Harduin.	Ingénieur en chef.
Cambuzat.	Idem.	*Harlé	Ingénieur ordinaire.
De Capella	Idem.	Henriot.	Ingénieur en chef.
Cassanac.	Ingénieur en chef.	Houssaye.	Idem.
Castagnol.	Idem.	*Jacquemet.	Inspecteur général.
Charié-Marsaines.	Inspecteur général.	Jacquiné	Insp. gén. honoraire.
*Chauvisé	Ingénieur ordinaire.	Jordan	Ingénieur en chef.
Chenot	Ingénieur en chef.	Kleitz.	Inspecteur général.
Collignon.	Inspecteur général,	Kornprobst.	Ingénieur en chef.
Collin.	Idem.	Krantz	Insp. gén. honoraire.
Comoy	Idem.	Küss	Ingénieur en chef.
Cormier.	Ingénieur en chef.	Labbé.	Insp. gén. ordinaire.
*Coulaine (de).	Idem.	*Labouré.	Ingénieur ordinaire.
Coumes (J.-A.)	Inspecteur général.	Lacroix.	Ingénieur en chef.
Coumes (A.-N.).	Ingénieur en chef.	Lamairesse.	Idem.
Courbebaisse.	Idem.	Lambert (Henri-Pierre).	Idem.
Crouzet.	Idem.	Lambert (Antoine-Léon-Victor-Joseph).	Idem.
Dausse-Daguenet	Idem.	Larivierre	Idem.
Decomble.	Insp. gén. honoraire	Laroche-Tolay (de)	Idem.
Dehargne.	Idem.	*Laval	Insp. div. honoraire.
Delaître.	Idem.	Leberecht-Petzold.	Ingénieur ordinaire.
Deglaude.	Ingénieur en chef.	*Leclerc.	Inspecteur général.
Delaperche.	Idem.	Lefort.	Idem.
Deleffe	Idem.	Lemaire.	Ingénieur en chef.
Deschamps de Pas.	Ing. en ch. honoraire.	Léon	Idem.
Detzem.	Ingénieur en chef.		

NOMS.	GRADES.	NOMS.	GRADES.
MM.		MM.	
Le Père	Insp. gén. honoraire.	* Protche	Ing. en ch. h
Le Pord	Ingénieur en chef.	* Pruhomme	Ingénieur en
* Lescure de Bellerive	Inspecteur général.	Quaisain	Idem.
Letourneur	Ingénieur en chef.	Rabourdin	Idem.
Letrain	Idem.	Ravier	Idem.
Levert	Idem.	Ravisy	Idem.
Liebhaber (de)	Ingénieur ordinaire.	Regnard	Idem.
Lionnet	Ingénieur en chef.	* Regnault de Lannoy	Idem.
Machart	Inspecteur général	Régy	Idem.
Maitrot de Varennes	Idem.	Rérolle	Idem.
Malaure	Idem.	* Reynard	Idem.
Marchal	Ingénieur en chef.	* Rougemont (de)	Ingénieur ord
Marchant	Idem.	Rougeul	Ingénieur en c
* Marck (de la)	Idem.	Ruelle	Idem.
Marx (L.)	Inspecteur général.	* Saint-Claire (de)	Idem.
Masquelez	Idem.	Salles	Idem.
Matty (de) la Tour	Idem.	Sicot	Idem.
* Maupeou (de)	Ingénieur ordinaire.	* Simon	Ingénieur o
Maurel	Ingénieur en chef.	Sourdiaux	Idem.
* Maurette	Ingénieur ordinaire	Stapfer	Ingénieur o
Ménard de la Groye	Ing. en ch. honoraire.	Sugot	Ingénieur en
* Méry	Ingénieur en chef.	* Surell	Idem.
Meynard	Ingénieur en chef.	Tabuteau	Ingénieur o
* Michaux	Ingénieur ordinaire.	Talabot	Ingénieur en
Michelier	Ingénieur en chef.	Tastu-Collet	Idem.
Michelot	Idem.	Thiolière	Idem.
Midy	Ingénieur ordinaire.	Thirion	Idem.
Mille	Inspecteur général.	Thoyot	Inspecteur gé
Montdésir (de)	Ingénieur en chef.	Tostain	Idem.
* Mossère	Idem.	Tournadre (de)	Ingénieur en
Moreau	Inspecteur général.	Toussaint	Insp. gén. h
Morice de la Rue	Ingénieur en chef.	Trit	Ingénieur
Muntz	Idem.	Vaissière	Ingénieur en
Nicolas	Idem.	Vallée	Idem.
Olivier	Inspecteur général.	Vallès	Insp. gén.
Parandier	Idem.	Verrier	Ingénieur en
* Paravey	Ingénieur ordinaire.	* Viallet	Idem.
Perrier	Inspecteur général	Vignon	Idem.
Pille	Ingénieur ordinaire.	Vimal-Dupuy	Ing. en ch
Plantier	Inspecteur général.	* Vionnois	Ingénieur en
Plassiard	Ingénieur en chef.	Vogin	Idem.
Pognon	Idem.	Volmerange	Idem.
Poirel	Insp. gén. honoraire.		

VEUVES D'INGÉNIEURS PENSIONNÉES.

NOMS DES MARIS.	GRADES.	NOMS DES MARIS.	GRADES.
MM.		MM.	
Aribaut	Inspecteur général.	Belgrand	Inspecteur
Auriol	Ingénieur en chef.	Bellinger	Ingénieur
Aymard	Ingénieur ordinaire	Bolot	Ingénieur
Ballon	Ingénieur en chef.	Bommart	Inspecteur
Bardel	Ingénieur ordinaire.	Bonamy	Ingénieur
Barreau	Inspecteur général.	Bonnet	Inspecteur
Bassompierre	Ingénieur en chef.	Boquet d'Anthenay	Ingénieur
Batailler	Ingénieur ordinaire.	Bosquillon	Ing. en ch.
Baumal	Ingénieur en chef.	Boucaumont	Insp. gén.
* Béguin	Idem.	Bougarel	Ingénieur

NOMS DES MARIS.	GRADES.	NOMS DES MARIS.	GRADES.
MM.		MM.	
…nois (de)	Ingénieur ordinaire.	Legraverend	Idem.
…rousse de Laffore (J.-S.)	Ingénieur en chef.	Legrom	Idem.
…nchon	Idem.	Lagnereune	Insp. div. honoraire.
…eteau-Morandière	Idem.	Le Helloco	Ingénieur en chef.
…che	Inspecteur général.	Le Joindre	Inspecteur général.
…abanal de Sermet	Idem.	*Lemarle	Ingénieur en chef.
…rel	Ingénieur en chef.	*Lemercier de Morière	Idem.
…ller	Idem.	*Le Père	Insp. divisionnaire.
…nmeau	Ingénieur ordinaire.	Lepeuple	Ingénieur en chef.
…alier	Inspecteur général.	Lerouge	Idem.
[illegible]	Inspecteur division	*Longeaux (de)	Idem.
…paing	Inspecteur général.	Louiche-Desfontaines	Inspecteur général.
…e	Ingénieur en chef.	Maillebiau	Ingénieur en chef.
…rat	Idem.	Mangeot	Idem.
…rier	Inspecteur général.	Marcilly	Idem.
…r-Durumain	Ingénieur en chef.	Mardigny (de)	Idem.
[illegible]	Inspecteur général.	Marne (Lemaire de)	Idem.
…se	Ingénieur en chef.	*Maurice	Idem.
…rme	Idem.	Mehaye	Idem.
…oix	Idem.	Méquet	Inspecteur général.
…lin	Ingénieur ordinaire.	*Méry	Ingénieur en chef.
…rdes-Borgnis	Ingénieur en chef.	Minard	Inspecteur général.
[illegible]	Idem.	Mondot de Lagorce	Ingénieur en chef.
[illegible]	Idem.	Montrond (de)	Idem.
…ets	Ingénieur ordinaire.	Mordret	Idem.
…s	Inspecteur général.	Monnier	Idem.
…nt-Plessis	Ingénieur en chef.	Mutrécy-Maréchal	Idem.
…rc (Fouques)	Inspecteur général.	Nouton	Idem.
[illegible]	Idem.	*O'Brien	Idem.
…l de Saulnois	Ingénieur ordinaire.	Paquin	Idem.
…val	Ingénieur en chef.	Perrey	Ingénieur ordinaire.
…d	Idem.	*Petot	Inspecteur général.
…nd de Fourcroy	Idem.	Picard	Ingénieur ordinaire.
[illegible]	Ingénieur ordinaire.	Picot	Inspecteur général.
…he	Ingénieur en chef.	Pigault de Beaupré	Ingénieur ordinaire.
…n	Inspecteur général.	Pottier	Idem.
…ville (de)	Ingénieur ordinaire.	Rapin	Ingénieur en chef.
[illegible]	Ingénieur en chef.	Raymond-Legrand	Ingénieur en chef.
…c (de)	Idem.	Remise	Ingénieur ordinaire.
…n (de)	Ing. en ch. directeur.	Renaud	Inspecteur général.
…r	Ingénieur en chef.	Richard	Ingénieur en chef.
[illegible]	Idem.	Robillard	Idem.
[illegible]	Idem.	Robinot	Insp. gén. honoraire.
…l de Caudemberg	Ing. en ch. directeur.	Rolland de Ravel	Ingénieur en chef.
[illegible]	Ingénieur en chef.	Rumeau	Inspecteur général.
…n	Ingénieur ordinaire.	Savarin	Ingénieur en chef.
…nt	Ing. en ch. directeur.	*De Sazilly	Ingénieur ordinaire.
…y Midi de la)	Idem.	Schlœsing	Ingénieur en chef.
[illegible]	Ingénieur ordinaire.	*Schwilgué	Inspecteur général.
…rg	Ingénieur en chef.	Serre (de la)	Idem.
…ne	Inspecteur général.	*Siau	Ingénieur en chef.
…n (de)	Ingénieur en chef.	Sirodot	Idem.
…g	Inspecteur général.	Soleau	Idem.
[illegible]	Idem.	Tarbé de Vauxclairs	Idem.
[illegible]	Ing. en ch. directeur.	Tardy	Idem.
[illegible]	Ingénieur en chef.	*Trotté de Laroche	Inspecteur général.
[illegible]	Idem.	*Vauquelin	Ingénieur en chef.
…n	Idem.	Verdevoye	Idem.
…gant	Inspecteur général.	*Vergne	Idem.
…(de)	Ingénieur en chef.	Viennot	Ingénieur ordinaire.
[illegible]	Ingénieur ordinaire.	Viullet	Ingénieur en chef.
[illegible]	Inspecteur général.	Watier	Inspecteur général.
…il	Ingénieur en chef.	Zeiller	Idem.

INGÉNIEURS DES MINES EN RETRAITE.

NOMS.	GRADES.	NOMS.	GRADES.
MM.		MM.	
Blavier	Inspecteur général.	Harlé	Inspecteur géné
Boudousquié	Ingénieur en chef.	Juge	Ing. en ch. hono
Boureuille (de)	Inspecteur général.	Lefébure de Fourcy	Inspecteur géné
Declerck	Ingénieur en chef.	Meugy	Insp. gén. hono
François de Neufchâteau	Inspecteur général.	Manès	Ingénieur en ch
Grüner	Idem.	Piérard	Inspecteur géné

VEUVES D'INGÉNIEURS DES MINES PENSIONNÉES.

NOMS DES MARIS.	GRADES.	NOMS DES MARIS.	GRADES.
MM.		MM.	
*Allou	Ing. en chef, direct.	Hennezel (de)	Inspecteur géné
*Aubuisson (d')	Ingénieur en chef.	Lechâtelier	Idem.
*Baudin	Inspecteur général.	Lorieux	Idem.
Billy (de)	Idem.	Moisson-Desroches	Ingénieur en ch
Bossey	Ingénieur en chef.	Roussel-Galle	Idem.
Boucheporn (de)	Idem.	Sagey	Ingénieur ordi
Diday	Inspecteur général.	Transon	Ingénieur en ch
Dubocq	Ingénieur en chef.	Varin	Idem.
Ebelmen	Idem.	Vatonne	Ingénieur ordi
Gabé	Idem.	Ville	Inspecteur gén
Garnier	Inspecteur général.	Villeneuve	Ingénieur en c

PERSONNEL.

(N° 480)

Juillet 1880.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 11 *juillet* 1880. — M. Le Gros, inspecteur général de 1re classe, est promu au grade de commandeur de la Légion d'honneur (sur la proposition du Ministre de la Marine et des Colonies).

Décret du 12 *juillet*. — Sont nommés officiers de la Légion d'honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre) :

MM. Bresse, ingénieur en chef de 1re classe.
Gallois, ingénieur en chef de 2e classe.

Décret du 19 *juillet*. — Sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur (sur la proposition du Ministre des Travaux Publics) :

Au grade d'Officier :

MM. Rousseau, ingénieur en chef de 2e classe, Directeur des routes et de la navigation.
Vicart, inspecteur général de 2e classe.
Allard (Émile), id.
Duponchel, ingénieur en chef de 1re classe.
de Lagrené, id.
Mantion, id.

Au grade de Chevalier :

MM.
Gilbin, ingén. ordin. de 1re cl.
Lasne, id.
Bonnafous, id.
Fabre, id.
Jullien, id.
Peslin, id.
Polony, id.
Gariel, id.
de Préaudeau, id.
Hétier. id.

MM.
Moron, ingén. ordin. de 2e cl.
Strohl, id.
Lecœur, ingén. ordin. de 3e cl.
Bosio, sous-ingénieur.
Thomas, id.
Béringer, ingén. auxil. des travaux de l'État de 2e cl.
Choron, ingén. ordin. de 1re cl.
Geoffroy, id.

2e PROMOTIONS.

5 juillet 1880. — Sont déclarés hors de concours les dix-huit élèves ingénieurs de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Mussat, Weill, Getten, Picard, Waldmann, de Labrosse** (René), **Bresse, Quellennec, Cornac, Rolland de Ravel, Montaron, Rousseau, Tur, Hutin, Bleynie, Galliot, Humbert** et **Don.**

Idem. — Sont admis à la 2e classe les vingt-neuf élèves ingénieurs de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Voisin, Clarard, Legouëz, de Labrosse** (Henri), **Leloutre, Homolle, Clavel, Robert, Monet, Vezin, Dardenne, Faure, Delure, Lebert, Regimbeau, Guibert, Devos, Michel, Frossard, Pavie, Préverez, Nanot, Bachy, Breton, Batard-Bazelière, Lion, Leforestier, Fouan** et **Guiotton.**

12 juillet. — M. **Quaisain**, ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite par décret du 9 août 1879, et maintenu en activité hors cadre jusqu'au 1er avril 1880, prend le titre d'inspecteur général honoraire.

19 juillet. — Est porté de 7.000 à 8.000 francs le traitement des ingénieurs en chef des ponts et chaussées de 1re classe dont les noms suivent :

MM.
Lyautey,
Regnier-Vigouroux,
Plocq,

MM.
Robaglia,
Holleaux,

MM.
Chéguillaume,
Méray.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er janvier 1880, les ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Clerc** (Émile), **Kopp**, **Lancelin** (Jean-Baptiste), **Marin** (Charles-Joseph), **Suquet**.

19 *juillet* 1880. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1880, les ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM.	MM.	MM.
Pigeon,	**Chabert**,	**Lefort** (Edouard),
Denys,	**Thoux**,	**Tresca**,
Juncker,	**Thurninger**,	**Dyrion**,
Debauve,	**Pot**,	**Pelletreau**,
Dieulafoy,	**Bippert**,	**Baum**.
Doërr,		

Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1880, les ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent :

MM.	MM.	MM.
Bellay,	**Clavenad**,	**Zurcher**,
Jégou d'Herbeline,	**Rabut**,	**Séjourné**,
Callon,	**Gotteland**,	**Colin** (Edouard),
Delzenne,	**Robert** (Jules),	**Barrand**,
Sabouret,	**Drouet**.	**Tourtay**,
Lagout,	**Laurent** (Marie),	**Lechâtelier**,
Bourguin,	**Couvrat-Desvergnes**,	**Solacroup**.
Alvin,		

24 *juillet*. — M. **Boutteville**, élève ingénieur de 2e classe, est déclaré hors de concours.

3e CONGÉS.

12 *juillet* 1880. — Un congé d'un an sans traitement est accordé à M. **Dewailly**, ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé illimité depuis le 1er avril 1853.

15 *juillet*.— M. **Warnod**, ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé illimité depuis le 1er juin 1853, est mis en congé sant traitement.

17 *juillet*. — M. **Ricot**, ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé illimité, est mis en congé sans traitement.

4e DÉMISSION.

27 *juillet* 1880. — Est acceptée la démission de M. **Fousset**, ingénieur auxiliaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Saint-Brieuc, du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Celler**.

5° RETRAITE.

23 *juillet* 1880. — M. **Gruet**, sous-ingénieur, chargé, dans le département de la Loire, du service ordinaire de l'arrondissement de Roanne et attaché au service des études du canal de Roanne à la Fouillouse et à Grand-Croix . . . . Date d'exécution. 1er août 1880.

6° DÉCÈS.

M. Jégou d'**Herbeline**, inspecteur général de 1re classe, en retraite . . . . Date du décès. 25 juin 1880.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *juillet* 1880. — M. **Bauchal**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de l'Ardèche, du service ordinaire de l'arrondissement de Privas et du 2e arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef Henry, est attaché, en outre, sous les ordres du même ingénieur en chef, au service spécial du contrôle et de révision de l'avant-projet d'un canal d'irrigation dérivé du Rhône.

Idem. — La ligne de Gray à Jussey est réunie au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. **Pugnière**, ingénieur en chef à Épinal, et rattachée à l'arrondissement confié à M. **Cahen**, ingénieur ordinaire à Épinal.

Idem. — M. **Dyrion**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département du Var, du service ordinaire de l'arrondissement de Toulon, et attaché au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Aix à Carnoules, est chargé, en outre, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Brignoles et du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. **Fournier de Saint-Amant**, vacants par suite du départ de M. Hugues.

Idem. — M. **Lax**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef Villiers du **Terrage**, en remplacement de M. **Philippe**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 5 *juillet*. — Art. 1er. — Il est créé un service spé-

cial pour l'achat, la réception et la livraison des matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies de fer construites par l'État.

Ce service comprendra un service central et des services locaux de réception.

Le service central, qui prendra la dénomination de service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, sera chargé :

1° De préparer les adjudications ou les marchés de matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies, d'après les projets dressés par les services de construction et qui lui auront été renvoyés après approbation par le Ministre, ou des approvisionnements que l'administration jugerait nécessaire de faire;

2° Avec l'aide des services locaux, de surveiller la préparation et la fabrication de ces objets, de procéder à leur réception, de les conserver et les répartir suivant les besoins, de pourvoir à leur payement;

3° De faire sur les matériaux, matières et objets servant à la construction des voies de fer tous les essais et toutes les expériences qui seront jugés utiles.

Art. 2. — Le service central est organisé de la manière suivante:

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines;

Deux ingénieurs ordinaires, l'un des ponts et chaussées, l'autre des mines.

Les services locaux seront confiés, sous la direction immédiate de l'ingénieur en chef du service central, à des ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, à des conducteurs des ponts et chaussées ou des garde-mines, à des agents forestiers et à des agents auxiliaires.

Art. 3. — Le présent arrêté ne s'appliquera pas aux lignes comprises dans la loi du 18 mai 1878, formant le réseau désigné sous le nom de chemins de l'État et pour lequel l'exécution des travaux de superstructure est réglée par l'article 3 du décret du 25 mai 1878.

Arrêté du 5 juillet 1880. — Art. 1er. — Il est institué auprès du Ministère des Travaux Publics une Commission consultative du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État.

Cette Commission se compose de quatre inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines en activité de service ou en retraite, d'un inspecteur général des finances, d'un inspecteur général des forêts et du directeur de la construction des chemins de fer.

5° RETRAITE.

23 *juillet* 1880. — M. **Gruet**, sous-ingénieur, chargé, dans le département de la Loire, du service ordinaire de l'arrondissement de Roanne et attaché au service des études du canal de Roanne à la Fouillouse et à Grand-Croix . . . . Date d'exécution. 1er août 1880.

6° DÉCÈS.

M. **Jégou d'Herbeline**, inspecteur général de 1re classe, en retraite . . . . Date du décès. 25 juin 1880.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *juillet* 1880. — M. **Bauchal**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de l'Ardèche, du service ordinaire de l'arrondissement de Privas et du 2e arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Henry**, est attaché, en outre, sous les ordres du même ingénieur en chef, au service spécial du contrôle et de révision de l'avant-projet d'un canal d'irrigation dérivé du Rhône.

Idem. — La ligne de Gray à Jussey est réunie au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. **Pugnière**, ingénieur en chef à Épinal, et rattachée à l'arrondissement confié à M. **Cahen**, ingénieur ordinaire à Épinal.

Idem. — M. **Dyrion**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département du Var, du service ordinaire de l'arrondissement de Toulon, et attaché au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Aix à Carnoules, est chargé, en outre, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Brignoles et du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. **Fournier de Saint-Amant**, vacants par suite du départ de M. **Hugues**.

Idem. — M. **Lax**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Villiers du Terrage**, en remplacement de M. **Philippe**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 5 *juillet*. — Art. 1er. — Il est créé un service spé-

cial pour l'achat, la réception et la livraison des matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies de fer construites par l'État.

Ce service comprendra un service central et des services locaux de réception.

Le service central, qui prendra la dénomination de service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, sera chargé :

1° De préparer les adjudications ou les marchés de matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies, d'après les projets dressés par les services de construction et qui lui auront été renvoyés après approbation par le Ministre, ou des approvisionnements que l'administration jugerait nécessaire de faire;

2° Avec l'aide des services locaux, de surveiller la préparation et la fabrication de ces objets, de procéder à leur réception, de les conserver et les répartir suivant les besoins, de pourvoir à leur payement;

3° De faire sur les matériaux, matières et objets servant à la construction des voies de fer tous les essais et toutes les expériences qui seront jugés utiles.

Art. 2. — Le service central est organisé de la manière suivante:

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines;

Deux ingénieurs ordinaires, l'un des ponts et chaussées, l'autre des mines.

Les services locaux seront confiés, sous la direction immédiate de l'ingénieur en chef du service central, à des ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, à des conducteurs des ponts et chaussées ou des garde-mines, à des agents forestiers et à des agents auxiliaires.

Art. 3. — Le présent arrêté ne s'appliquera pas aux lignes comprises dans la loi du 18 mai 1878, formant le réseau désigné sous le nom de chemins de l'État et pour lequel l'exécution des travaux de superstructure est réglée par l'article 3 du décret du 25 mai 1878.

Arrêté du 5 *juillet* 1880. — Art. 1er. — Il est institué auprès du Ministère des Travaux Publics une Commission consultative du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État.

Cette Commission se compose de quatre inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines en activité de service ou en retraite, d'un inspecteur général des finances, d'un inspecteur général des forêts et du directeur de la construction des chemins de fer.

5° RETRAITE.

23 *juillet* 1880. — M. **Gruet**, sous-ingénieur, chargé, dans le département de la Loire, du service ordinaire de l'arrondissement de Roanne et attaché au service des études du canal de Roanne à la Fouillouse et à Grand-Croix . . . . Date d'exécution. 1er août 1880.

6° DÉCÈS.

M. **Jégou d'Herbeline**, inspecteur général de 1re classe, en retraite. . . . . Date du décès. 25 juin 1880.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *juillet* 1880. — M. **Bauchal**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de l'Ardèche, du service ordinaire de l'arrondissement de Privas et du 2e arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Henry**, est attaché, en outre, sous les ordres du même ingénieur en chef, au service spécial du contrôle et de révision de l'avant-projet d'un canal d'irrigation dérivé du Rhône.

Idem. — La ligne de Gray à Jussey est réunie au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. **Pugnière**, ingénieur en chef à Épinal, et rattachée à l'arrondissement confié à M. **Cahen**, ingénieur ordinaire à Épinal.

Idem. — M. **Dyrion**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département du Var, du service ordinaire de l'arrondissement de Toulon, et attaché au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Aix à Carnoules, est chargé, en outre, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Brignoles et du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. **Fournier de Saint-Amant**, vacants par suite du départ de M. **Hugues**.

Idem. — M. **Lax**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Villiers du Terrage**, en remplacement de M. **Philippe**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 5 *juillet*. — Art. 1er. — Il est créé un service spé-

cial pour l'achat, la réception et la livraison des matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies de fer construites par l'État.

Ce service comprendra un service central et des services locaux de réception.

Le service central, qui prendra la dénomination de service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, sera chargé :

1° De préparer les adjudications ou les marchés de matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies, d'après les projets dressés par les services de construction et qui lui auront été renvoyés après approbation par le Ministre, ou des approvisionnements que l'administration jugerait nécessaire de faire;

2° Avec l'aide des services locaux, de surveiller la préparation et la fabrication de ces objets, de procéder à leur réception, de les conserver et les répartir suivant les besoins, de pourvoir à leur payement;

3° De faire sur les matériaux, matières et objets servant à la construction des voies de fer tous les essais et toutes les expériences qui seront jugés utiles.

Art. 2. — Le service central est organisé de la manière suivante:

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines;

Deux ingénieurs ordinaires, l'un des ponts et chaussées, l'autre des mines.

Les services locaux seront confiés, sous la direction immédiate de l'ingénieur en chef du service central, à des ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, à des conducteurs des ponts et chaussées ou des garde-mines, à des agents forestiers et à des agents auxiliaires.

Art. 3. — Le présent arrêté ne s'appliquera pas aux lignes comprises dans la loi du 18 mai 1878, formant le réseau désigné sous le nom de chemins de l'État et pour lequel l'exécution des travaux de superstructure est réglée par l'article 3 du décret du 25 mai 1878.

Arrêté du 5 *juillet* 1880. — Art. 1er. — Il est institué auprès du Ministère des Travaux Publics une Commission consultative du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État.

Cette Commission se compose de quatre inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines en activité de service ou en retraite, d'un inspecteur général des finances, d'un inspecteur général des forêts et du directeur de la construction des chemins de fer.

5° RETRAITE.

25 *juillet* 1880. — M. **Gruet**, sous-ingénieur, chargé, dans le département de la Loire, du service ordinaire de l'arrondissement de Roanne et attaché au service des études du canal de Roanne à la Fouillouse et à Grand-Croix . . . . Date d'exécution. 1er août 1880.

6° DÉCÈS.

M. **Jégou d'Herbeline**, inspecteur général de 1re classe, en retraite. . . . . Date du décès. 25 juin 1880.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *juillet* 1880. — M. **Bauchal**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de l'Ardèche, du service ordinaire de l'arrondissement de Privas et du 2e arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Henry**, est attaché, en outre, sous les ordres du même ingénieur en chef, au service spécial du contrôle et de révision de l'avant-projet d'un canal d'irrigation dérivé du Rhône.

Idem. — La ligne de Gray à Jussey est réunie au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. **Pugnière**, ingénieur en chef à Épinal, et rattachée à l'arrondissement confié à M. **Cahen**, ingénieur ordinaire à Épinal.

Idem. — M. **Dyrion**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département du Var, du service ordinaire de l'arrondissement de Toulon, et attaché au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Aix à Carnoules, est chargé, en outre, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Brignoles et du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. **Fournier de Saint-Amant**, vacants par suite du départ de M. **Hugues**.

Idem. — M. **Lax**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Villiers du Terrage**, en remplacement de M. **Philippe**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 5 *juillet*. — Art. 1er. — Il est créé un service spé-

cial pour l'achat, la réception et la livraison des matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies de fer construites par l'État.

Ce service comprendra un service central et des services locaux de réception.

Le service central, qui prendra la dénomination de service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, sera chargé :

1° De préparer les adjudications ou les marchés de matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies, d'après les projets dressés par les services de construction et qui lui auront été renvoyés après approbation par le Ministre, ou des approvisionnements que l'administration jugerait nécessaire de faire;

2° Avec l'aide des services locaux, de surveiller la préparation et la fabrication de ces objets, de procéder à leur réception, de les conserver et les répartir suivant les besoins, de pourvoir à leur payement;

3° De faire sur les matériaux, matières et objets servant à la construction des voies de fer tous les essais et toutes les expériences qui seront jugés utiles.

Art. 2. — Le service central est organisé de la manière suivante:

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines;

Deux ingénieurs ordinaires, l'un des ponts et chaussées, l'autre des mines.

Les services locaux seront confiés, sous la direction immédiate de l'ingénieur en chef du service central, à des ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, à des conducteurs des ponts et chaussées ou des garde-mines, à des agents forestiers et à des agents auxiliaires.

Art. 3. — Le présent arrêté ne s'appliquera pas aux lignes comprises dans la loi du 18 mai 1878, formant le réseau désigné sous le nom de chemins de l'État et pour lequel l'exécution des travaux de superstructure est réglée par l'article 3 du décret du 25 mai 1878.

Arrêté du 5 *juillet* 1880. — Art. 1er. — Il est institué auprès du Ministère des Travaux Publics une Commission consultative du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État.

Cette Commission se compose de quatre inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines en activité de service ou en retraite, d'un inspecteur général des finances, d'un inspecteur général des forêts et du directeur de la construction des chemins de fer.

5° RETRAITE.

23 *juillet* 1880. — M. **Gruet**, sous-ingénieur, chargé, dans le département de la Loire, du service ordinaire de l'arrondissement de Roanne et attaché au service des études du canal de Roanne à la Fouillouse et à Grand-Croix . . . . Date d'exécution. 1er août 1880.

6° DÉCÈS.

M. **Jégou d'Herbeline**, inspecteur général de 1re classe, en retraite. . . . . Date du décès. 25 juin 1880.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *juillet* 1880. — M. **Bauchal**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de l'Ardèche, du service ordinaire de l'arrondissement de Privas et du 2e arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Henry**, est attaché, en outre, sous les ordres du même ingénieur en chef, au service spécial du contrôle et de révision de l'avant-projet d'un canal d'irrigation dérivé du Rhône.

Idem. — La ligne de Gray à Jussey est réunie au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. **Pugnière**, ingénieur en chef à Épinal, et rattachée à l'arrondissement confié à M. **Cahen**, ingénieur ordinaire à Épinal.

Idem. — M. **Dyrion**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département du Var, du service ordinaire de l'arrondissement de Toulon, et attaché au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Aix à Carnoules, est chargé, en outre, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Brignoles et du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. **Fournier de Saint-Amant**, vacants par suite du départ de M. **Hugues**.

Idem. — M. **Lax**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Villiers du Terrage**, en remplacement de M. **Philippe**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 5 juillet. — Art. 1er. — Il est créé un service spé-

cial pour l'achat, la réception et la livraison des matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies de fer construites par l'État.

Ce service comprendra un service central et des services locaux de réception.

Le service central, qui prendra la dénomination de service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, sera chargé :

1° De préparer les adjudications ou les marchés de matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des voies, d'après les projets dressés par les services de construction et qui lui auront été renvoyés après approbation par le Ministre, ou des approvisionnements que l'administration jugerait nécessaire de faire;

2° Avec l'aide des services locaux, de surveiller la préparation et la fabrication de ces objets, de procéder à leur réception, de les conserver et les répartir suivant les besoins, de pourvoir à leur payement;

3° De faire sur les matériaux, matières et objets servant à la construction des voies de fer tous les essais et toutes les expériences qui seront jugés utiles.

Art. 2. — Le service central est organisé de la manière suivante:

Un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines;

Deux ingénieurs ordinaires, l'un des ponts et chaussées, l'autre des mines.

Les services locaux seront confiés, sous la direction immédiate de l'ingénieur en chef du service central, à des ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, à des conducteurs des ponts et chaussées ou des garde-mines, à des agents forestiers et à des agents auxiliaires.

Art. 3. — Le présent arrêté ne s'appliquera pas aux lignes comprises dans la loi du 18 mai 1878, formant le réseau désigné sous le nom de chemins de l'État et pour lequel l'exécution des travaux de superstructure est réglée par l'article 3 du décret du 25 mai 1878.

Arrêté du 5 juillet 1880. — Art. 1er. — Il est institué auprès du Ministère des Travaux Publics une Commission consultative du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État.

Cette Commission se compose de quatre inspecteurs généraux des ponts et chaussées et des mines en activité de service ou en retraite, d'un inspecteur général des finances, d'un inspecteur général des forêts et du directeur de la construction des chemins de fer.

L'ingénieur en chef du service central du matériel fixe remplira les fonctions de secrétaire avec voix consultative dans les délibérations. Il pourra, en cas d'empêchement, se faire suppléer par l'un des ingénieurs du service central.

Art. 2. — L'inspecteur général de chaque division pourra être entendu, si la Commission le juge utile, pour les affaires intéressant les lignes placées dans sa division.

Art. 3. — La Commission délibérera et donnera son avis sur toutes les questions qui lui seront soumises par le Ministre ou sur lesquelles elle croira devoir appeler son attention et notamment sur les formes et conditions dans lesquelles devront être passés les adjudications et marchés, ainsi que la suite à donner aux adjudications.

Art. 4. — La Commission ne pourra délibérer valablement qu'autant que le nombre des membres présents ayant voix délibérative sera de cinq au moins.

En cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

En cas d'absence du président, la Commission sera présidée par l'inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines le plus ancien de grade.

Art. 5. — Le présent arrêté ne s'appliquera pas aux lignes comprises dans la loi du 18 mai 1878, formant le réseau désigné sous le nom de chemins de fer de l'État et pour lequel l'exécution des travaux de superstructure est réglée par l'article 3 du décret du 25 mai 1878.

10 *juillet* 1880.— M. **Bertot**, ingénieur auxiliaire de 3[e] classe, attaché au service de l'arrondissement des chemins de fer de l'État en qualité de chef du bureau des études du service central de l'ingénieur en chef des travaux neufs, est attaché, dans le département de la Corrèze, à la résidence d'Ussel, au service des études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Daigremont** (lignes de Felletin à Ussel, de Felletin à Bort, de Montluçon à Eygurande, section comprise entre la route nationale n° 41 et Eygurande) en remplacement de M. **Dupin**, appelé à une autre destination.

13 *juillet*. — La ligne de la limite des départements de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir, près Auneau, à Melun, par ou près Étampes, est réunie au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Lyautey**.

16 *juillet*. — M. **Parlier**, ingénieur ordinaire de 1[re] classe, attaché, à la résidence de Toulouse, au service hydraulique du département de la Haute-Garonne, au service du contrôle de l'exploita-

tion du canal du Midi et au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Toulouse à Bayonne, et chargé du 3e arrondissement (1re section) du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, est chargé du service ordinaire, du service maritime et du service hydraulique du département des Pyrénées-Orientales, en remplacement de M. **Tastu-Collet**, qui reste exclusivement chargé du service d'études et travaux et de contrôle des travaux de chemin de fer qui lui était confié.

M. **Parlier** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

16 *juillet* 1880. — M. **Mayer**, ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service municipal de Roubaix et remis à la disposition du département des Travaux Publics par M. le Maire de Roubaix, est chargé, dans le département de la Marne, à la résidence de Reims, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord-Est et attaché au service de la navigation de la Marne, en remplacement de M. **Jozon**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

Il est chargé, en outre, du 3e arrondissement (ligne d'Oiry à Vouziers, par Mourmelon), du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef de **Quartery**.

Idem. — Le service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef de **Quartery** est réparti comme il suit en trois arrondissements d'ingénieur ordinaire :

1er *arrondissement.*

Ligne de Soissons à Réthel par la vallée de l'Aisne, — section comprise dans le département de l'Aisne :

M. **Doërr**, ingénieur ordinaire de 2e classe à Soissons.

2e *arrondissement.*

Ligne de Soissons à Réthel, — section comprise dans le département des Ardennes :

M. **Lancrenon**, ingénieur ordinaire de 2e classe à Rethel.

3e *arrondissement.*

Ligne d'Oiry à Vouziers par Mourmelon :

M. **Mayer**, ingénieur ordinaire de 2e classe à Reims.

M. **Lancrenon** reste toutefois chargé de la présentation de l'avant-projet de la ligne entière de Soissons à Réthel.

17 *juillet.* — M. **Mussat**, élève ingénieur hors de concours, est

attaché temporairement au service du secrétariat du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de **M. de Volontat**, appelé à une autre destination.

17 *juillet* 1880. — MM. **Weill** et **Getten**, élèves ingénieurs hors concours, sont chargés d'une mission en Autriche et dans le nord de l'Italie.

21 *juillet*. — M. **Hirsch**, ingénieur ordinaire de 1re classe, professeur du cours de machines à vapeur à l'École des Ponts et Chaussées, membre de la Commission centrale des machines à vapeur, est chargé, en outre, de l'intérim des fonctions d'ingénieur en chef du service spécial d'achat, de réception et de livraison des matériaux, matières et objets nécessaires à l'armature des chemins de fer construits par l'État.

Idem. — M. **Bleinc**, conducteur principal, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, sera chargé, dans le même département, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Serres, en remplacement de M. **Andréoly**, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

23 *juillet*. — M. **Carriol**, ingénieur auxiliaire de 2e classe, est chargé, dans le département du Tarn, du service ordinaire de l'arrondissement d'Albi et du 1er arrondissement du service de la navigation du Tarn, actuellement confiés, par intérim, à M. **Berget**, ingénieur ordinaire à Albi.

Idem. — Les élèves ingénieurs hors concours dont les noms suivent recevront les destinations suivantes :

M. **Cornac** est chargé, dans le département de l'Aude, du service ordinaire de l'arrondissement de Carcassonne et du 2e arrondissement (2e section) du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. **Bouffet**, précédemment appelé à d'autres fonctions.

M. **Picard** est chargé, dans le département du Calvados, à la résidence de Honfleur, du service ordinaire, maritime et hydraulique de l'arrondissement du Nord-Est, en remplacement de M. **Widmer** (Edouard), précédemment appelé à une autre destination.

M. **Rolland de Ravel** est chargé, dans le département de la Loire, du service ordinaire de l'arrondissement de Roanne, et attaché au service des études du canal de Roanne à la Fouillouse et à Grand-Croix, en remplacement de M. **Gruet**, sous-ingénieur, admis à la retraite.

M. **Bresse** est chargé, dans le département de Loir-et-Cher, à la résidence de Romorantin, du service ordinaire de l'arrondissement

du Sud et du 1er arrondissement (ligne de Romorantin à Blois, 1re section, et de Saint-Aignan, par Contres, vers Blois) du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Viollet-Dubreuil**, en remplacement de M. **Debray**, précédemment appelé à une autre destination.

M. **Don** est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Lorient, en remplacement de M. **Cazaubon**, dont la démission a été précédemment acceptée.

M. **Waldmann** est chargé, dans le département du Nord, à la résidence de Dunkerque, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord-Est et attaché au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et au service du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Boulangier**, précédemment mis en service détaché.

M. **Boutteville**, élève ingénieur de 2e classe, est chargé, dans le département du Puy-de-Dôme, à la résidence de Clermont-Ferrand, du 3e arrondissement (lignes de Saint-Eloi au col de Vauriat et raccordement du col de Gouttières à la ligne de Montluçon à Eygurande, de Laqueille au Mont-Dore, par la Bourboule) du service d'études et travaux de chemin de fer confié à l'ingénieur en chef **Fournier**.

24 juillet 1880.— La décision du 10 juillet attachant M. **Bertot**, ingénieur auxiliaire de 3e classe, au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Daigremont** est et demeure rapportée.

Idem. — M. **Lebailly**, conducteur de 1re clase, chargé, dans le département de Maine-et-Loire, à la résidence d'Angers, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement du Sud, est chargé, en outre, de l'intérim des fonctions d'ingénieur ordinaire du service du contrôle des travaux de Faye-Thouarcé à Chalonnes, en remplacement de M. **Ménard**, en congé pour raisons de santé.

Idem. — Le contrôle de l'exploitation de la ligne de Montreuil-Bellay à Angers (réseau de l'Etat) précédemment confié à M. **Ménard**, ingénieur ordinaire à Angers, est réuni à l'arrondissement confié à M. **Jégou d'Herbeline**, ingénieur ordinaire à Poitiers.

Idem. — Le 2e arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Lorieux**, spécialement confié à M. **Ménard**, ingénieur ordinaire à Angers, en congé pour raisons de santé, est supprimé.

Les lignes de Nantes à Chalonnes (section de Montrevault à Chalonnes) et de Montrevault à Cholet, qui composaient cet arrondisse-

ment, sont réunies au 1er arrondissement (arrondissement unique) du même service, confié à M. **Résal**, ingénieur ordinaire, à Nantes.

24 *juillet* 1880. — M. **Goupil**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département de Maine-et-Loire, à la résidence d'Angers, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord, du 6e arrondissement du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Prompt** et attaché au service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe, est chargé, en outre, du 4e arrondissement (3e section) du service du contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans, en remplacement de M. **Ménard**, en congé pour raisons de santé.

27 *juillet.* — M. **Imbert**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de la Nièvre, du service ordinaire de l'arrondissement de Nevers, est chargé, en outre, du 4e arrondissement (ligne de Nevers à Tamnay) du service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Lucas**, en remplacement de M. **Poulet**, précédemment mis en service détaché.

Idem. — M. **Leroux**, conducteur de 3e classe, reste chargé définitivement de l'arrondissement spécial du service hydraulique du département de la Seine-Inférieure, dont l'intérim lui est actuellement confié. Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Rousseau**, conducteur de 2e classe, attaché, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Saintyves**, est chargé, dans le département de la Mayenne, à la résidence de Château-Gontier, du service ordinaire de l'arrondissement du Sud et du 3e arrondissement du service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe et annexes, en remplacement de M. **Legras**, précédemment appelé à d'autres fonctions. Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

28 *juillet.* — Un service spécial est créé pour le contrôle des études relatives à l'établissement de chemins de fer métropolitains.

Ce service est réuni aux attributions de M. **de Villiers du Terrage**, ingénieur en chef de 1re classe, déjà chargé, à la résidence de Paris, d'un service d'études et travaux et de contrôle de travaux de chemin de fer.

30 *juillet.* — Le service spécial du canal de Berri, actuellement confié à M. l'ingénieur en chef **Mutrécy-Maréchal**, est supprimé. Ce service est réuni au service ordinaire du département du Cher.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 19 *juillet* 1880. — Sont nommés chevaliers de la Légion d'honneur :

MM. Baillif, conducteur principal.
Lacroix, Idem.
Palaa, Idem.
Vilmont, Idem.
Drouet, Idem.
Courret, conducteur de 1re classe.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

1er *juillet* 1880. — M. Lannes, Gers, service ordinaire.

3 *juillet*. — M. Roger, Tarn, service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux.

6 *juillet*. — M. Balard, Gers, service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Faraguet.

7 *juillet*. — M. Gosselin, Tarn-et-Garonne, service de la navigation de la Garonne.

15 *juillet*. — M. Jeaulin, service du premier bureau de la direction des cartes, plans et archives, et de la statistique graphique (administration centrale).

21 *juillet*. — M. Barthez, Aude, service des études et travaux du chemin de fer de Carcassonne à Quillan.

Idem. — M. Carpoucin, Haute-Garonne, service ordinaire.

26 *juillet*. — M. Vallée, Loire-Inférieure, service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Bourdelles.

28 *juillet*. — M. Relier, Deux-Sèvres, service des études et travaux du chemin de fer de Niort à Montreuil-Bellay.

31 *juillet*. — M. Castelin, Seine-et-Oise, service de la navigation de la Seine (3e section, 2e division).

Idem. — M. Dutreil, Charente, service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.

3° AVANCEMENTS.

21 *juillet* 1880. — M. **Beunat**, conducteur de 4° classe, en congé renouvelable, est élevé à la 3° classe de son grade.

31 *juillet*. — M. **Lignier**, conducteur de 4° classe, en congé illimité, est élevé à la 3° classe et remis en activité.

Idem. — M. **Klein**, conducteur de 1re classe, au service de la galerie de modèles, des instruments et du dépôt des machines à l'École des Ponts et Chaussées, est nommé conducteur principal.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

1er *juillet* 1880. — M. **Daigney**, conducteur de 4° classe, en congé renouvelable, est autorisé à accepter les fonctions de sous-chef de bureau au service de l'administration des chemins de fer de l'État, à Tours. Il sera considéré comme étant en service détaché.

7 *juillet*. — M. **Alba**, conducteur de 4° classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Moux à Cannes, dans le département de l'Aude, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Toulouse. Il sera considéré comme étant en service détaché.

31 *juillet*. — M. **Gérard**, conducteur de 2° classe, au service maritime du département de la Seine-Inférieure, est autorisé à accepter les fonctions d'inspecteur voyer de la ville du Havre. Il sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉS.

7 *juillet* 1880. — M. **Assy**, conducteur de 2° classe, au service ordinaire du département de la Marne, est mis en congé sans traitement, pour raisons de santé, pendant un an.

10 *juillet*. — M. **Lenoir**, conducteur de 3° classe, en congé illimité, est mis en congé sans traitement pour raisons de santé.

21 *juillet*. — Est rapportée la décision du 4 juin, par laquelle M. **Bacquerie**, conducteur de 4° classe, en congé illimité, a été remis en activité en qualité de conducteur de 3° classe, et attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées. M. Bacquerie est mis en congé du 1er juillet 1880 au 1er janvier 1881.

23 *juillet*. — M. **Roquefort**, conducteur de 3° classe, en congé jusqu'au 15 juin 1880, est maintenu dans cette situation pendant un an.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

12 *juillet* 1880. — M. **Doublier**, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable et autorisé à exercer la profession de dessinateur au dépôt central de l'artillerie, à Paris (bureau de l'étude des bouches à feu et du matériel).

15 *juillet*. — M. **Denamiel**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales, est mis en congé renouvelable et autorisé à s'occuper des moyens à employer pour combattre le phylloxera.

7° DISPONIBILITÉ.

21 *juillet* 1880. — M. **Thiard**, conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé, jusqu'au 16 février 1880, est prolongé dans cette situation jusqu'au 16 février 1881.

8° DÉMISSIONS.

2 *juillet* 1880. — M. **Wolff**, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est déclaré démissionnaire.

6 *juillet*. — Est acceptée la démission de M. **Robinet**, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de la Belgique sur Paris, dans le département de l'Aisne.

7 *juillet*. — Est acceptée la démission de M. **Dupré**, conducteur de 4e classe, en congé illimité.

21 *juillet*. — Est acceptée la démission de M. **Blanchet**, conducteur de 4e classe, en congé illimité.

Idem. — Est acceptée la démission de M. **Clarac**, conducteur de 2e classe, en congé illimité.

26 *juillet*. — Est accepté la démission de M. **Renoud**, conducteur de 4e classe, en congé illimité.

31 *juillet*. — M. **Verva**, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est déclaré démissionnaire.

9° RETRAITES.

	Date d'exécution.
1er *juillet* 1880. — M. **Lacotte**, conducteur principal, au service ordinaire du département de la Dordogne	1er août 1880.

15 *juillet.* — M. **Hairitau**, conducteur de 1re cl., au service maritime du département de la Charente-Inférieure . . . . Date d'exécution. 1er août 1880.

21 *juillet.* — M. **Villevert**, conducteur de 4e cl., sans emploi . . . . 1er juillet —

10° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Jankowski**, conducteur de 1re classe, en retraite, attaché au service ordinaire du département de la Seine.	28 juin 1880.
M. **Merx**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Eure.	30 juin —
M. **Faure**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de l'Allier.	3 juillet —

11° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *juillet* 1880. — M. **Lacotte** (Jean-Émile), conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Dordogne, passe, dans le département de la Charente, au service du canal de jonction de la Garonne à la Loire.

Idem. — M. **Verdun**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Indre, passe au service ordinaire du département de la Savoie.

Idem. — Est rapportée la décision du 11 juin 1880, par laquelle M. **Renaudot**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, a été mis en congé renouvelable de cinq ans. Il reste d'ailleurs attaché au même service.

Idem. — M. **Tripelon**, conducteur de 2e classe, attaché accessoirement au service de la construction des chemins de fer de Tonneins et de Falgueyrat à Villeneuve, et au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, sera exclusivement attaché à ce dernier service.

3 *juillet.* — M. **Zapfle**, conducteur de 3e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Niort à Montreuil-Bellay, dans le département des Deux-Sèvres, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Niort à Saint-Jean-d'Angely, dans le même département.

Idem. — M. **Lefebvre**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe au service du canal du Nord sur Paris, dans le même département.

6 juillet 1880.— M. **Besson**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Ain, passe au service ordinaire du département du Jura.

Idem. — M. **Richonnier**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, passe au service ordinaire du département de l'Ain.

Idem. — M. **de Martelle**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Nièvre, passe au service ordinaire du département de Saône-et-Loire.

Idem. — M. **Desbat**, conducteur de 3e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Chagny à Auxonne, dans le département de la Côte-d'Or, passe au service ordinaire du département de la Nièvre.

7 juillet. — M. **Barraud**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Chalon à Roanne, dans le même département.

9 juillet. — M. **Nolhac**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département du Gard, est accessoirement attaché au contrôle des travaux du chemin de fer de Quissac à Vézénobres et embranchements.

Idem. — M. **Guilhermet**, conducteur de 3e classe, au service de la navigation du Rhône, dans le département des Bouches-du-Rhône, passe dans le département de Vaucluse, au même service.

Idem. — M. **Mortz**, conducteur de 4e classe, au service de la navigation du Rhône, dans le département du Gard, passe dans le département des Bouches-du-Rhône, au même service.

Idem. — M. **Pollet**, conducteur de 4e classe, au service de la 2e section du canal de l'Est, dans la Meuse, passe dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine (3e section, 1re division).

Idem. — M. **Darbout**, conducteur de 4e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

15 juillet. — M. **Charton**, conducteur de 3e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Gondrecourt à Neufchâteau, dans le département de la Meuse, et accessoirement au service des études et travaux du chemin de fer de Révigny à Saint-Dizier, est exclusivement attaché à ce dernier service.

Idem. — Est rapportée la décision du 16 juin, par laquelle M. **Morel**, conducteur de 2e classe, au service de la 2e section du canal de l'Est, dans le département de la Meuse, a été attaché au

service du canal de l'Oise à l'Aisne, à dater du 1er juillet. M. **Morel** est attaché, dans le département du Calvados, au service des études et travaux du chemin de fer de Dives à Deauville.

15 *juillet* 1880. — M. **Leprest**, conducteur de 2e classe, détaché aux travaux de défense de la place de Reims, est attaché, dans le département de l'Aisne, au service des études et travaux du chemin de fer du Cateau à Laon (emploi créé).

20 *juillet*. — M. **Mandon**, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Niort à Montreuil-Bellay, dans le département des Deux-Sèvres.

21 *juillet*. — M. **Silvestre**, conducteur de 4e classe, démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade de conducteur des Ponts et Chaussées de 4e classe et attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

Idem. — M. **Soulère**, conducteur de 3e classe, en service détaché, agent voyer dans le département des Pyrénées-Orientales, est attaché au service hydraulique du même département.

Idem. — M. **Bris**, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Charente, au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Dupuy**, passe dans le département de la Vienne, au même service.

24 *juillet*. — M. **Averlant**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, est attaché accessoirement au service du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord.

26 *juillet*. — M. **Sèbe**, conducteur de 4e classe, détaché au service de l'Algérie (département de Constantine), passe dans le département des Deux-Sèvres, au service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers à Bressuire.

28 *juillet*. — M. **Murat**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer d'Annecy et Annemasse, dans le département de la Haute-Savoie, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Veyrières**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Vichy à Ambert, dans le département du Puy-de-Dôme, passe au service ordinaire du département de la Dordogne.

Idem. — M. **Rampillon**, conducteur de 3e classe, dans le département de Lot-et-Garonne, cesse d'être attaché accessoirement au service d'études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Falgueyrat.

24 *juillet* 1880.— M. **Guérin**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Firminy à Annonay, dans le département de la Loire, passe, dans le département de la Marne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Oiry à Vouziers.

31 *juillet*. — M. **Lignier**, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Dordogne. Il est élevé à la 3e classe de son grade.

Idem. — M. **Andrieu**, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de la Seine (3e section, 2e division), dans le département de Seine-et-Oise, passe, dans le département de la Seine, au service du canal d'irrigation dérivé du Rhône (bureau de l'inspecteur général).

Idem. — M. **Ladrix**, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est remis en activité et attaché provisoirement au service hydraulique du département de la Haute-Garonne, pour les études d'un projet de réservoir à établir au lac d'Oô.

Idem. — M. **Autigeon**, conducteur de 3e classe, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi au Vigan, dans le département de l'Aveyron, passe dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris. Imp. Arnous de Rivière, rue Racine, 26.

LOIS.

(N° 481)

[13 juillet 1879.]

Loi relative au Conseil d'Etat.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le Conseil d'État se compose : 1° de trente-deux conseillers d'État en service ordinaire; 2° de dix-huit conseillers en service extraordinaire; 3° de trente maîtres des requêtes; 4° de trente-six auditeurs, savoir : douze de première classe et vingt-quatre de seconde classe.

Art. 2. — Le concours pour les fonctions d'auditeur de première classe est supprimé.

Les auditeurs de première classe seront choisis parmi les auditeurs de seconde classe ou parmi les anciens auditeurs sortis du Conseil qui comptent quatre années d'exercice soit de leurs fonctions, soit des fonctions publiques auxquelles ils auraient été appelés.

Ils seront nommés par décret du Président de la République. Le vice-président et les présidents de section seront appelés à faire des présentations.

Art. 3. — Les conseillers d'État en service ordinaire, maîtres des requêtes et auditeurs de première classe, après trois années depuis leur entrée au Conseil d'État, pourront, sans perdre leur rang au Conseil, être nommés à des fonctions publiques pour une durée qui n'excédera pas trois ans.

Le nombre des membres du Conseil ainsi nommés à des fonctions publiques ne pourra excéder le cinquième du nombre des conseillers, maîtres des requêtes et auditeurs.

Pendant ces trois années, ils ne seront pas remplacés.

Les traitements ne pourront être cumulés.

Les conseillers et maîtres des requêtes qui seront remplacés dans leurs fonctions pourront obtenir le titre de conseillers et de maîtres des requêtes honoraires.

Les auditeurs de première classe remplacés dans leurs fonctions pourront être nommés maîtres des requêtes honoraires, s'ils comptent huit ans de fonctions au Conseil d'État.

Art. 4. — Le Conseil d'État est divisé en cinq sections, dont une section du contentieux et une section de législation.

Les sections sont composées de cinq conseillers d'État en service ordinaire et d'un président, à l'exception de la section du contentieux, qui est composée de six conseillers en service ordinaire et d'un président.

Il y aura un quatrième commissaire du Gouvernement attaché à cette section.

Un règlement d'administration publique statuera sur l'ordre intérieur des travaux du Conseil, sur la répartition des membres et des affaires entre les sections, sur la nature des affaires qui devront être portées à l'assemblée générale, sur le mode de roulement des membres entre les sections et sur les mesures d'exécution non prévues par la présente loi.

Art. 5. — L'assemblée publique du Conseil d'État statuant au contentieux se compose : 1° du vice-président; 2° des membres de la section; 3° de huit conseillers en service ordinaire, pris dans les autres sections et désignés conformément à l'article 17 de la loi du 24 mai 1872 (*).

Lorsque les membres de l'assemblée du contentieux, délibérant dans une affaire, seront en nombre pair, le dernier des conseillers dans l'ordre du tableau devra s'abstenir.

Art. 6. — Le Conseil d'État, en assemblée générale, ne peut délibérer si seize au moins des conseillers en service ordinaire ne sont présents. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Art. 7. — Toutes les lois antérieures sont abrogées en ce qu'elles auraient de contraire à la présente loi.

. . . .

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,
Signé E. Le Royer. Signé Jules Grévy.

(*) Voir *Annales* 1872, p. 437.

(N° 482)

[14 août 1880.]

Rapport au garde des sceaux, ministre de la justice, sur les travaux accomplis par le Conseil d'État depuis le 13 juillet 1879 jusqu'au 10 août 1880.

Monsieur le garde des sceaux,

J'ai l'honneur de vous soumettre le compte rendu des travaux accomplis par le Conseil d'État pendant la période écoulée jusqu'au 10 août 1880, depuis le 13 juillet 1879, date de la loi qui a modifié en la complétant l'organisation du conseil (rétablissement d'une section de législation et augmentation du personnel).

Ce compte rendu, bien que sommaire, vous permettra, j'espère, monsieur le garde des sceaux, d'apprécier la tâche que le Conseil d'État a eu à remplir.

Le nouveau Conseil d'État a été installé le 21 juillet 1879. Le jour même de son installation, il se mettait à l'œuvre, il réglait l'ordre intérieur de ses travaux ; puis, les cinq sections qui le composent une fois organisées et pourvues de leurs membres, dès les premiers jours d'août il commençait le cours régulier de ses délibérations.

J'ai divisé ce rapport en deux parties principales. J'aurai l'honneur de mettre d'abord sous vos yeux le résumé des travaux de l'assemblée générale et des travaux des sections administratives ; viendra ensuite le résumé des travaux de la section du contentieux et du Conseil d'État statuant au contentieux.

I. — Travaux de l'assemblée générale et des sections.

Au 21 juillet 1879, le Conseil d'État était déjà saisi de l'examen de. . . . . 468 dossiers d'affaires administratives.

Du 21 juillet 1879 au 15 août 1880, il en a reçu 4.446 —

Total. . . . . 4.914 —

plus 24.932 dossiers de pensions.

TRAVAUX DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Sur le nombre de 4.914 affaires, 1.093 ont été soumises à l'as-

semblée générale après avoir été préalablement étudiées, soit par une section seule, soit par des sections réunies, lorsque l'importance de l'affaire l'exigeait ou que l'affaire intéressait des ministères ressortissant à des sections différentes. L'assemblée générale leur a consacré 63 séances.

Ces 1.093 affaires se décomposent comme suit :

12 projets de loi d'intérêt général;

75 projets de loi d'intérêt local;

57 projets de décrets portant règlement d'administration publique ou modifiant des règlements existants;

949 affaires diverses.

Au nombre des affaires soumises au Conseil d'État en assemblée générale, je citerai, parmi les plus importantes et celles qui ont occupé plusieurs de ses séances :

1° SUR LE RAPPORT DE COMMISSIONS PRISES DANS LE SEIN DU CONSEIL :

3 projets de décrets concernant les règlements intérieurs du Conseil d'État;

2° SUR LE RAPPORT DE SECTIONS RÉUNIES :

Projets de loi concernant la rédaction des actes de l'état civil, des testaments et des procurations des marins et militaires en campagne (législation et finances); — projet de loi relatif au partage des terres vaines et vagues de l'ancienne province de Bretagne (législation et travaux publics); — plusieurs projets de loi et de décret concernant des changements de circonscription de communes et fixation de la jurisprudence en cette matière (intérieur et législation); — projet de loi sur les hospices cantonaux (intérieur et législation); — projet de loi relatif à la création d'une caisse d'épargne postale (finances et législation); — Titre VI et chapitre 5 du titre VII du projet de loi sur le régime des eaux (travaux publics et législation); — [Sur la demande du gouvernement, les dispositions du titre VI (eaux utiles) et celles du chapitre 5 (purification des cours d'eau, assainissement des villes et utilisation des eaux d'égout), du titre VII (eaux nuisibles) ont été détachées de l'ensemble du projet de loi pour devenir deux projets de loi distincts et être soumises d'urgence aux Chambres]; — projet de décret appliquant aux colonies la législation métropolitaine sur la presse (finances et législation); — projet de loi tendant à l'établis-

sement d'une taxe de balayage dans les villes d'Alger et d'Oran (intérieur et finances); — projet de décret relatif à l'enseignement départemental et communal d'agriculture (travaux publics et intérieur); — projet de décret portant concession de l'exploitation de la glace du lac de Sylans (Ain) (travaux publics et finances); — projet de décret ayant pour objet de modifier le décret de 1862 sur la comptabilité publique, relativement aux adjudications et fournitures du service des ponts et chaussées (travaux publics et finances).

Le nombre des affaires soumises à l'assemblée générale par des sections réunies a été de 21.

3° SUR LE RAPPORT DE CHACUNE DES 4 SECTIONS ADMINISTRATIVES :

Section de législation de la justice et des affaires étrangères. — Projet de loi relatif à l'élection des juges consulaires; — projet de loi et de décret relatifs à des délimitations de cantons; — projet de décret pour l'ouverture d'un crédit extraordinaire au ministère des affaires étrangères en dehors de la session parlementaire; — des projets de décret portant règlement d'administration publique et concernant des modifications au décret de 1808, relatif aux audiences de vacations; la liquidation des faillites; des modifications à l'ordonnance du 5 août 1844, relative aux membres de la chambre des mises en accusation; la fixation des émoluments attribués aux greffiers des tribunaux de commerce; projet de décret ayant pour objet de remédier aux lenteurs de procédure en matière de liquidation et de partage; — projet de décret tendant à allouer aux greffiers des tribunaux correctionnels et de simple police une rétribution de 5 centimes par article du bordereau d'envoi contenant les énonciations des extraits de tous les jugements portant condamnation pécuniaire; — enfin plusieurs affaires de naturalisation exceptionnelle et de nombreuses demandes d'addition, de substitution et de changement de noms, à plusieurs desquelles le Conseil d'État a dû répondre par des avis de rejet.

Le nombre des affaires soumises à l'assemblée générale par la section de législation, et qu'elle a élaborées seule, a été de 74.

Section de l'intérieur et des cultes, de l'instruction publique et des beaux arts. — Des projets de loi d'intérêt local et des projets de décret pour des créations et des délimitations de communes, pour des emprunts et des impositions; — des projets de décret portant règlement d'administration publique et concernant : l'or-

ganisation de l'église de la confession d'Augsbourg; les élections au conseil supérieur de l'instruction publique et aux conseils académiques; les opérations électorales dans les églises réformées de France; l'exécution de la loi du 12 mars 1880 pour subventions aux chemins vicinaux; la réorganisation du conseil académique d'Alger; un prélèvement, pour 1880, de la somme de 3.080.000 francs sur la subvention versée à la caisse des chemins vicinaux, en exécution de la loi du 12 mars 1880; les droits à percevoir des élèves en pharmacie aspirant au certificat de validation de stage; enfin, les conditions dans lesquelles pourront être décernés, par l'école de médecine et de pharmacie d'Alger, les certificats d'aptitude permettant d'exercer la médecine en territoire indigène; — plusieurs recours pour abus; — douze brefs ou bulles; — des affaires d'annulation ou de suspension de délibérations prises par les conseils généraux en violation de la loi de 1871; d'expropriation pour cause d'utilité publique; de création d'hospices; de dons et legs; de suppression de vicariats; de reconnaissance comme établissements d'utilité publique de sociétés diverses (sciences, lettres, arts, etc...); — enfin, deux questions posées par le ministre de l'intérieur et des cultes, relativement : 1° à la revendication, par les bureaux de bienfaisance, du droit de s'attribuer le montant des quêtes et souscriptions recueillis par les comités libres dans l'intérêt des pauvres et de les distribuer eux-mêmes; 2° à la capacité civile des diocèses.

Le nombre des affaires soumises à l'assemblée générale par la section de l'intérieur a été de 350.

Section des finances, des postes et télégraphes, de la guerre, de marine et des colonies : Deux projets de décret portant ouverture de crédits extraordinaires, en l'absence des Chambres, au ministère de la marine; — projets de loi concernant: la fixation du crédit supplémentaire pour l'inscription des pensions civiles de l'exercice 1879; la responsabilité des communes de l'Algérie qui reçoivent des armes, des munitions et effets pour les habitants faisant partie de l'armée territoriale; le déclassement de la partie Est des anciennes fortifications de Dunkerque; le déclassement de la place d'Embrun; 53 surtaxes d'octroi; le rengagement des sous-officiers (modification de la loi du 22 juin 1878); des règlements d'administration publique et des décrets réglementaires concernant les distilleries agricoles et industrielles; le programme d'examen des engagés conditionnels d'un an; l'état des officiers de réserve et de l'armée territoriale; le régime disciplinaire des éta-

blissements pénitentiaires aux colonies (suppression des peines corporelles); la fabrication des monnaies (loi du 31 juillet 1879); la négociation en France des valeurs étrangères; l'apposition et l'oblitération des timbres mobiles sur les effets et factures venant de l'étranger et recouvrés par la poste en France; les conditions dans lesquelles les officiers ou fonctionnaires militaires sont assujettis au logement des troupes; les pouvoirs extraordinaires des gouverneurs des colonies; l'augmentation du nombre des membres des conseils généraux des Antilles et de la Réunion; la composition du conseil privé en matière d'instruction publique aux Antilles et à la Réunion, l'admission par la Banque de France, en garantie d'avance, des obligations émises par les villes et les départements; l'application aux colonies des Antilles et de la Réunion du décret du 30 avril 1880 relatif aux appareils à vapeur et à l'application à la Martinique, à la Réunion et à la Guadeloupe de la loi du 21 juillet 1856 sur les appareils et bateaux à vapeur; l'organisation des évêchés dans les colonies (abrogation, en ce qui concerne les affaires d'instruction publique, des dispositions de l'article 13 du 3 février 1851); la suppression de l'entrepôt réel des douanes à Saint-Denis (île de la Réunion); — deux règlements de pilotage; — des affaires de caisses de retraite et de secours; de concessions de lais de mer, et un grand nombre d'annulations ou de suspensions de délibérations de conseils généraux en matière d'octrois; — enfin deux questions posées par les ministres de la guerre et de la marine : droits du ministre de la guerre à l'égard d'un officier en non-activité depuis plus de trois ans et au sujet duquel un conseil d'enquête a déclaré qu'il n'y avait pas lieu de le mettre en réforme comme reconnu non susceptible d'être rappelé à l'activité; règlement des intérêts d'une créance du Crédit foncier colonial arrêté par le conseil privé de la Martinique, en exécution d'une décision du Conseil d'État au contentieux (renvoi à la section).

Le nombre des affaires soumises à l'assemblée générale par la section des finances a été de 258.

Section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce : Des projets de loi concernant : l'établissement de chemins de fer en Algérie; la police des chemins de fer (modification de la loi du 15 juillet 1846); — des projets de règlement d'administration publique concernant : les appareils à vapeur; la pêche fluviale; la police des chemins de fer (dérogations aux articles 18 et 20 de l'ordonnance du 15 novembre 1846; le travail des enfants dans les

établissements dangereux ou insalubres; l'organisation du corps des ponts et chaussées et des mines: la répartition des attributions entre les autorités appelées à statuer en matière de transactions sur délits forestiers; l'application de plusieurs articles de la loi du 16 septembre 1807 aux propriétés privées qui acquerront une plus-value par suite de l'exécution, par l'État, des travaux de défense de la plage d'Arcachon; de nombreuses affaires de règlements de carrières; de chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local (déclaration d'utilité publique ou concessions, travaux complémentaires, formes à suivre pour le fonctionnement de la garantie d'intérêt, etc., etc.); de tramways (établissement, modification de tracé, changement de concessionnaires, etc.); de mines (concessions, réunion de concessions et rejet de demandes en concession); d'amélioration de rivières; de routes; de canaux; de ponts; de ports; de caisses d'épargne; de chambres de commerce; de sociétés d'assurances et autres (modification des statuts, autorisations, transformations dans les termes de la loi de 1867).

Le nombre des affaires soumises à l'assemblée générale par la section des travaux publics a été de 388.

L'assemblée générale, outre les affaires ci-dessus mentionnées, a délibéré 177 notes et avis destinés à motiver soit des modifications apportées par le Conseil d'État aux projets présentés par le Gouvernement, soit le rejet de quelques-uns de ces projets.

TRAVAUX DES SECTIONS.

Je viens, monsieur le garde des sceaux, en vous rendant compte des affaires délibérées par l'assemblée générale du Conseil d'État, de vous indiquer la part prise par les sections réunies et par chacune des quatre sections administratives à la préparation de ces affaires. Je vais avoir l'honneur de vous faire connaître les affaires sur lesquelles, conformément aux lois et règlements, les sections réunies et chacune des sections ont statué seules et sans l'intervention de l'assemblée générale.

Sections réunies. — Le nombre des séances tenues par des sections réunies s'est élevé à 46; ces séances ont été consacrées à l'examen de 28 affaires. 7 de ces affaires n'ont pas été portées devant l'assemblée générale, soit parce que les sections ont statué seules, soit parce que l'examen n'en est pas terminé. Ces 7 affaires sont les suivantes: projet de loi sur l'avancement dans l'armée

(non terminé, — finances et législation); — projet de loi sur le régime des eaux (non terminé; reste à examiner les titres I, II, III, IV et V, et le titre VII, moins le chapitre 5, — travaux publics et législation); — projet de loi sur la police de la pharmacie (législation et travaux publics); — une affaire de règlement d'octroi (terminé; — finances et intérieur); — trois questions résolues par trois avis : question relative à l'immatriculation, sur les sommiers domaniaux, des terrains acquis pour l'exécution de travaux publics (art. 23 de la loi du 29 décembre 1873) (finances et travaux publics); — question relative à une redevance imposée à la ville de Lunéville pour le passage d'une conduite d'eau sous le chemin de fer de Paris à Avricourt (travaux publics et finances); — question relative à la compétence respective du préfet de police et du préfet de la Seine en ce qui concerne les correspondances entre les lignes de tramways et d'omnibus à Paris (travaux publics et intérieur).

Section de législation, de la justice et des affaires étrangères. — L'exposé général vient d'indiquer les affaires importantes examinées en séances de sections réunies par la section de législation, de la justice et des affaires étrangères, ou portées par elle à l'assemblée générale du Conseil d'État.

La section a été saisie, en outre, pendant l'année qui vient de s'écouler (1879-1880), de 801 affaires. 35 de ses séances ont été consacrées à leur examen.

Ces affaires se divisent en projets de loi et projets de décret.

Les plus nombreuses embrassent les changements de nom et les naturalisations, changements de nom par addition ou substitution, naturalisations dites exceptionnelles, ordinaires ou algériennes, suivant qu'elles sont demandées après un an ou trois ans de domicile, ou après trois années de simple résidence.

Les autres se composent de projets de décret ou de loi plus importants. Tels sont ceux relatifs : à des changements de limite de canton; à des changements de chef-lieu de justice de paix; à des créations ou à des réunions de communes; à des créations de tribunaux civils ou consulaires; à des augmentations du nombre des juges dans les tribunaux de commerce; au règlement des audiences de vacations dans les cours et tribunaux; à la composition des chambres de mise en accusation; à l'exécution des jugements criminels portant condamnations au profit de l'État; à des améliorations à introduire dans la liquidation des faillites et dans les li-

quidations judiciaires en général; à des crédits extraordinaires demandés, pendant l'absence des Chambres, par le gouvernement.

Il convient de signaler comme ayant été l'objet des plus longues études, les projets suivants : revision des tarifs des tribunaux de commerce; mode d'élection des juges des tribunaux de commerce; modifications à la loi du 29 juillet 1867 sur les sociétés (projet retiré); administration légale du père sur les biens personnels de ses enfants.

Les affaires portées par la section de législation, agissant seule ou de concert avec une autre section, à l'assemblée générale du Conseil d'État, ont été au nombre de 90. Il n'est pas besoin de dire que plusieurs d'entre elles ont réclamé pendant de nombreuses séances le travail du Conseil.

Section de l'intérieur, des cultes, de l'instruction publique et des beaux-arts. — La section de l'intérieur, des cultes, de l'instruction publique et des beaux-arts a, dans l'année qui vient de s'écouler, examiné 2.824 affaires.

Sur ce nombre, 297 dossiers étaient arrivés antérieurement au 5 août 1879 et s'étaient accumulés par suite de l'interruption des travaux du Conseil. La section reçoit, en effet, des deux ministères avec lesquels elle correspond, 50 affaires en moyenne par semaine.

Cet arriéré s'était accru encore pendant les vacances, et, à la rentrée d'octobre 1879, la section avait plus de 400 affaires.

Le 5 août 1880, il ne reste plus que 103 dossiers, qui pourront être, pour la plupart, examinés par la section des vacations.

La section a tenu 97 séances.

Indépendamment des affaires examinées en sections réunies ou portées à l'assemblée générale, dont le compte rendu précède, je signalerai parmi celles que la section a examinées seule : un projet de décret portant règlement d'administration publique pour les élections du culte israélite, projet qui a été retiré par le gouvernement; — 18 recours contre des décisions de conseils de préfecture refusant à des communes l'autorisation de plaider; — 30 décrets relatifs à des créations de succursales. Ces décrets n'étaient pas auparavant soumis à l'examen du Conseil d'État.

Si, maintenant, je classe les autres affaires d'après leur nombre, je trouve : 1.342 décrets relatifs à l'acceptation de dons ou legs faits aux communes, aux établissements de bienfaisance et aux établissements religieux. Ces affaires ont donné lieu à un grand nombre d'avis et de notes interlocutoires. Parmi les avis les plus intéressants se trouve celui qui refuse aux établissements dépen-

dant de congrégations reconnues la capacité de recevoir, s'ils ne sont pas eux-mêmes légalement autorisés.

Les notes ont eu surtout pour objet de ramener l'instruction des affaires à la rigoureuse observation des dispositions légales dont peu à peu certains établissements cherchaient à s'affranchir; — 433 décrets déclaratifs d'utilité publique, dont un grand nombre a pour objet la création d'écoles nouvelles et témoigne du zèle que mettent les communes à développer et à améliorer les établissements d'instruction; — 321 projets d'aliénation ou d'acquisition de biens par les communes; — 232 avis sur des affaires d'octrois qui, malheureusement, sont toujours envoyées un peu tardivement, alors que la plupart d'entre elles nécessitent un examen approfondi.

Enfin, la section a été appelée à donner son avis sur diverses questions importantes soulevées par M. le ministre de l'intérieur et des cultes, et qui n'ont pu encore être soumises à l'assemblée générale; elles sont relatives à la capacité civile des fabriques, cures et autres établissements ecclésiastiques, en ce qui concerne les libéralités qui leur sont faites.

Section des finances, des postes et télégraphes, de la guerre, de la marine et des colonies.— La section des finances a, dans l'année qui vient de s'écouler, examiné 22.999 affaires, dont 494 affaires diverses et 22.505 dossiers de pension. Son ordre du jour n'est plus chargé que de 4 affaires diverses dont l'examen a déjà occupé plusieurs de ses séances, mais qui ne pourront être terminées et portées devant l'assemblée générale que dans le courant de l'année 1880-1881, et 468 pensions dont l'examen pourra être épuisé pendant les vacations.

Sur le nombre ci-dessus indiqué de 22.999 affaires terminées, 2,034 dossiers dont 75 d'affaires diverses et 1.959 de pensions étaient arrivés antérieurement au mois d'août 1879.

La section des finances a tenu 94 séances.

Outre les affaires examinées en sections réunies ou portées devant l'assemblée générale et dont j'ai déjà rendu compte, je dois citer parmi celles que la section des finances a examinées seule : les projets de décret concernant la répartition des crédits d'inscription des pensions civiles pour les années 1879 et 1880; — des projets de décret pour des ouvertures de crédits, lesquels, réglementairement, lui sont toujours communiqués par les sections compétentes; — un grand nombre d'avis interlocutoires en matière d'octrois et de pensions, 2 en matière de décharge de responsa-

bilité et 15 en réponse à des questions posées à la section par les ministres de la guerre et de la marine et dont voici les principales : Majoration spéciale pour les pensions des gendarmes (loi du 18 avril 1879); indemnité de rengagement (application de la loi du 22 juin 1873 sur les sous-officiers); situation, au point de vue de la retraite, du sous-officier cassé ou réintégré; — majoration des pensions au profit des veuves de gendarmes; — droits des héritiers sur les indemnités de rengagement; — mise hors cadre de certaines catégories d'officiers; — entreprise Godillot, transformation en société anonyme; — compétence, composition des conseils de revision (loi du 27 juillet 1872); — composition des conseils de régiment; — mariage sans permission d'un officier; ses conséquences quant à la pension; — remboursement de retenues, instituteur étranger (loi du 9 juin 1853).

Section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce. — La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, avait à son rôle 93 affaires à la fin de juillet 1879.

Elle a, jusqu'au 10 août 1880, tenu 73 séances et examiné 758 affaires dont 388, ainsi que je l'ai indiqué plus haut, ont été portées devant l'assemblée générale. Parmi les 370 qu'elle a délibérées seule, je citerai : des affaires de chemin de fer d'intérêt général ou local; de tramways; de canaux d'irrigation ou de navigation; de règlements de carrières; — un crédit extraordinaire pour les études du chemin de fer transsaharien; — des travaux de dérivation (dérivation des eaux de l'Oued Mokta pour les besoins de la ville d'Alger) et de curage; — un projet de formules d'engagement à l'usage des eaux; — l'établissement de grues et autres ouvrages destinés à l'outillage des ports; — des affaires de mines, de prises d'eau; de règlements d'eau; de remises de débets envers l'État; d'alignements ou de rectifications de routes nationales ou départementales; de caisses d'épargne; de chambres de commerce; de défrichements; de sources d'eaux minérales; — l'établissement d'un port par la commune de Seine-Port.

Enfin, la section a été appelée à donner son avis sur des questions soumises par M. le ministre des travaux publics et concernant notamment le caractère des voies ferrées établies sur les quais des ports et les formes dans lesquelles leur établissement et leur exploitation doivent être autorisés; — l'imputation des dépenses à faire pour l'établissement de voies ferrées sur les quais des ports de Granville et de Trouville; — la cession, par une compagnie de chemin de fer, de la mitoyenneté du mur de clôture d'une gare.

II. — Section du contentieux et Conseil d'État statuant au contentieux.

Parmi les affaires soumises à la juridiction contentieuse du Conseil d'État, il convient de distinguer, d'après leur importance et d'après la procédure dont elles sont l'objet, deux grandes catégories d'affaires : — 1° les affaires *ordinaires* qui sont instruites par la section du contentieux et jugées, sur son rapport, par l'assemblée du Conseil d'État statuant au contentieux en audience publique; — 2° les affaires *sommaires* qui sont jugées par la section du contentieux seule. Cette dernière catégorie d'affaires comprend principalement les pourvois en matières d'élections départementales et municipales, de contributions directes et de taxes assimilées, lorsqu'ils sont introduits sans le ministère d'un avocat au Conseil.

Au 1er août 1879, lorsque la section du contentieux a commencé de fonctionner après la réorganisation du Conseil d'État, le Conseil était saisi de 1,403 pourvois, dont plus des deux tiers (976) exigeaient l'examen successif de la section et de l'assemblée publique du contentieux. Il s'est mis aussitôt à l'œuvre; mais il n'a pu juger du 1er au 15 août 1879 que 56 affaires. D'un autre côté, 188 pourvois nouveaux ont été introduits pendant les vacances. L'année judiciaire 1879-1880 s'est ainsi ouverte en présence de 1,535 affaires (dont 1.034 ordinaires et 501 sommaires).

Pour l'expédition de ces affaires et des pourvois, au nombre de 1,284, qui ont été introduits depuis la rentrée, 171 séances ont été tenues par la section du contentieux siégeant seule, ou réunie aux délégués des autres sections pour juger en audience publique. Ces 171 séances, qui s'ajoutent aux 63 assemblées générales auxquelles tous les membres du Conseil ont pris part, se décomposent ainsi qu'il suit :

38 audiences publiques, y compris les délibérés, dans lesquelles 527 affaires ont été jugées;

133 séances de section dans lesquelles la section du contentieux a jugé 806 affaires sommaires et a préparé l'instruction et le rapport des 527 affaires jugées en audience publique. Elle a en outre préparé le rapport de 23 autres affaires qui seront portées aux audiences de rentrée et a pris plus de 1,300 décisions relatives à l'instruction des affaires en cours.

Parmi ces dernières décisions, je crois devoir vous signaler, monsieur le garde des sceaux, celles que la section du contentieux

s'est vue dans la nécessité de rendre, afin d'obtenir le rétablissement à bref délai de dossiers qui avaient été communiqués à divers départements ministériels, depuis un temps excédant parfois deux années. Je serais heureux qu'il pût être donné suite, grâce à votre bienveillante intervention, au vœu que m'a souvent exprimé M. le président de la section du contentieux de voir mieux observer, dans les ministères, les délais impartis pour les communications en matière contentieuse.

Le nombre des affaires qui ont été jugées dans cette première année judiciaire s'élève donc, ainsi qu'il résulte des chiffres ci-dessus, à 1,333 affaires, dont 527 ordinaires et 806 sommaires.

Le nombre des pourvois introduits pendant la même période et pendant les vacances qui l'ont précédée, s'élevant à 1,284, il en résulte que le Conseil d'État a jugé, pendant les dix mois de l'année judiciaire, 49 affaires de plus qu'il n'en est entré pendant les douze mois correspondants. Mais il est à remarquer que l'excédant porte exclusivement sur les affaires jugées en audience publique après examen de la section du contentieux.

En effet, les affaires de cette nature, introduites en 1879-1880, s'élèvent à 449, et les affaires jugées à 527; il en résulte un excédant de 78 pour les affaires les plus importantes et, par suite, un commencement de réduction de l'arriéré. Si l'excédant total sur toutes les natures d'affaires n'est que de 49, c'est que, en raison de l'activité déployée pour le jugement des affaires ordinaires, l'arriéré des affaires sommaires s'est accru de 29. Ce chiffre est d'ailleurs presque négligeable, puisqu'il est inférieur à la moyenne des affaires sommaires que la section du contentieux peut juger en une séance.

Le Conseil d'État au contentieux a donc fait face, dans une large mesure, aux difficultés de sa tâche pendant cette première année. Il est à craindre toutefois que les pourvois auxquels donneront lieu les élections départementales et municipales de 1880, ainsi que diverses catégories d'affaires récemment ajoutées à la compétence du Conseil d'État, notamment le contentieux des inscriptions électorales pour les élections des Eglises réformées, n'augmentent notablement le nombre moyen des pourvois pendant l'année 1880-1881 et ne permettent pas au Conseil d'accélérer, autant qu'il l'aurait désiré, la liquidation de l'arriéré.

Tel est, monsieur le garde des sceaux, le compte rendu sommaire des travaux du Conseil d'État pendant cette première année de son fonctionnement nouveau (29,836 affaires; 685 séances). Le

nombre et l'importance des affaires qui lui ont été soumises attestent combien ces travaux ont été considérables, ce que, pour les accomplir, ses membres, à tous les degrés de notre hiérarchie, y ont prodigué de zèle et d'infatigable assiduité. Pour moi, qui ai été appelé à l'honneur de présider aux délibérations du Conseil d'État, qu'il me soit permis d'ajouter qu'il a rempli sa tâche en puisant, dans le sentiment de ses devoirs et dans son dévouement à nos institutions républicaines, les forces nécessaires pour y suffire ; qu'il s'est montré constamment pénétré aussi du sentiment qui a toujours animé cette institution et qui est sa raison d'être : la préoccupation des intérêts généraux et permanents de l'État, sans oublier qu'il avait à concilier avec eux des intérêts privés respectables et, quelquefois, des droits devant lesquels tout doit céder ; qu'il me soit permis enfin de me féliciter ici et de remercier mes collègues du concours, qu'ils m'ont si largement donné, de leurs lumières.

Je serais heureux, monsieur le garde des sceaux, que ce compte rendu obtînt votre approbation, et je vous prie de vouloir bien agréer la nouvelle assurance de ma haute et respectueuse considération.

Le vice-président du Conseil d'État,
FAUSTIN-HÉLIE.

DÉCRETS.

(N° 483)

[26 avril 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son nouveau réseau pour l'établissement d'une plaque tournante et d'une voie transversale à la station de Muret (ligne de Toulouse à Bayonne) soient approuvés par décret délibéré en

Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 21 janvier 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément au projet d'établissement d'une plaque tournante et d'une voie transversale dans la station de Muret (ligne de Toulouse à Bayonne) présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à 6.272 francs.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 23 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 484)

[26 avril 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil général des ponts et chaussées des 8 juillet 1879, 21 janvier, 4 et 11 février 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

	fr.
Projet de modification des voies et d'établissement d'une plaque tournante dans la station de Castelsarrasin, présenté le 26 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	7.616
Projet d'établissement d'un passage à niveau aux abords du pont tournant de la Bordigne, présenté les 26 avril et 20 septembre 1878, avec un rapport estimatif montant à.	3.724

LIGNE DE LA MOTHE A ARCACHON.

Projet d'agrandissement de six maisons de gardes, présenté le 18 décembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	5.600
Ensemble.	16.940

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 485)

[30 avril 1880.]

Décret qui approuve la convention passée avec le sieur Bronswick *pour la concession du canal d'irrigation de Lalande* (*Haute-Garonne*).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu l'avant-projet présenté, le 1er août 1876, par le sieur *Olléac Bronswick*, d'un canal d'irrigation dit *Canal de Lalande*, dérivé de la Garonne et destiné à l'irrigation d'une partie des territoires des communes de Toulouse, Launaguet, Aucamville, Fonbeauzard, Saint-Alban, Castelginest, Gratentour et Bruguières, dans le département de la Haute-Garonne ;

Vu la pétition du sieur *Olléac Bronswick*, demandant la conces-

sion dudit canal, du 12 février 1872, sa lettre du 24 décembre 1879 et le projet de convention annexé à ladite lettre;

Vu le dossier de l'enquête à laquelle l'avant-projet susvisé a été soumis dans les communes intéressées, du 5 au 25 août 1876, conformément à l'ordonnance royale du 18 février 1834, et notamment l'avis favorable de la commission d'enquête du 15 septembre 1876;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées des 5 mars 1877 et 3 mars 1879;

Vu la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance royale du 18 février 1834;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 30 avril 1880, entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, d'une part, et le sieur *Isidore Olléac Bronswick*, d'autre part, agissant tant en son nom personnel qu'au nom d'une société qu'il a pris l'engagement de former;

Ladite convention ayant pour objet la concession, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, au sieur *Olléac Bronswick*, du canal de Lalande, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé, ainsi que ladite convention, au présent décret.

Art. 2. — Les travaux du canal de Lalande sont déclarés d'utilité publique. En conséquence, le concessionnaire est substitué aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Art. 3. — Le canal sera alimenté par une prise d'eau de 2 mètres cubes par seconde, faite directement dans le bassin de la Daurade, quartier de Saint-Pierre, à Toulouse. Il passera dans cette ville, près de la caserne d'artillerie et du magasin à fourrages, et aboutira au quartier de Lalande, d'où il se ramifiera dans la direction des diverses communes susmentionnées, conformément au plan d'ensemble daté du 19 juillet 1876, qui restera annexé au présent décret.

Art. 4. — La subvention de 1 million de francs accordée au canal de Lalande sera imputée sur les fonds du budget du ministère des travaux publics.

CONVENTION.

L'an 1880 et le 30 du mois d'avril,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État,

D'une part;

Et M. *Isidore Olléac Bronswick*, agissant tant en son nom personnel qu'au nom d'une société à former pour la construction et l'exploitation d'un canal d'irrigation à dériver de la Garonne, dit *Canal de Lalande*,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède au susnommé, qui l'accepte, un canal d'irrigation à dériver de la Garonne, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Le susnommé prend l'engagement, sous peine de déchéance, de justifier de la formation d'une société anonyme au capital social de 1,200,000 dans le délai de trois mois à partir de la date du décret de concession et du versement de la moitié du capital-actions dans un délai de six mois à partir de cette même date.

Art. 2. — La présente concession est faite pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, qui courra à partir de la réception du canal principal.

Art. 3. — Tous les frais pour l'établissement du canal, à quelque titre que ce soit, seront supportés exclusivement par la société à former.

La société supportera également, pendant la durée de la concession, tous les frais d'administration, d'entretien, de réparation, etc., nécessaires pour assurer l'exploitation régulière du canal.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à allouer à ladite société, sur les fonds du Trésor, une somme de 1,000,000 de francs.

Cette subvention sera applicable :

1° A la prise d'eau au canal d'amenée, au canal principal et aux branches principales de Saint-Alban et de Castelginest et Bruguières, pour 550,000 francs.

2° A l'établissement des machines élévatoires et à la branche principale de Croix-Daurade, pour 120,000 francs ;

3° A l'établissement des branches secondaires non dénommées au cahier des charges et du réseau de distribution des eaux dans l'ensemble du périmètre de la concession, pour 330,000 francs.

Chacune de ces sommes sera payée, jusqu'à concurrence des 9 dixièmes par acomptes successifs, sur le vu d'états certifiés par les ingénieurs et justifiant de l'emploi, en travaux exécutés, approvisionnements ou acquisitions de terrains se rapportant à chacune des trois parties de l'entreprise indiquées ci-dessus, d'une somme au moins double des acomptes à délivrer. Le dernier dixième ne sera soldé qu'après la réception définitive de ladite partie de l'entreprise ;

Lesdits acomptes et soldes étant subordonnés, en outre, à l'importance plus ou moins grande des ressources dont l'administration pourra disposer en vertu des crédits budgétaires.

Art. 5. — La société percevra à son profit exclusif, pendant la durée de la concession, les produits du canal, redevances et autres, sous quelque forme qu'ils se présentent.

A l'expiration de la concession, la société n'aura plus aucun droit sur le canal. Elle le remettra à l'État en bon état d'entretien, avec tous les prolongements, développements et additions qu'elle y aura apportés.

Pour assurer l'exécution de cette clause, il sera procédé par les ingénieurs du service hydraulique, concurremment avec les agents de la société, deux ans avant l'expiration du terme, à une reconnaissance des travaux, destinée à constater s'ils sont en bon état d'entretien.

Un arrêté du ministre des travaux publics déterminera, le cas échéant, d'après les conclusions des ingénieurs, les travaux à faire pour mettre le canal en état de réception, et fixera le délai dans lequel ils devront être exécutés. A l'expiration de ce délai, si la société n'a pas satisfait aux prescriptions de cet arrêté ministériel, l'État aura le droit de faire exécuter les travaux prescrits et d'en prélever la dépense sur le montant des redevances, qu'il saisira soit entre les mains des propriétaires usagers, soit entre les mains du receveur de la société.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant de la portion du capital-actions effectivement versée en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement, et qu'autant que le montant des redevances de tout genre souscrites par les usagers et exigibles au moment de la demande d'autorisation sera suffisant pour assurer complètement, en premier lieu, le service de l'entretien et de l'administration du canal, et, ensuite, le remboursement de l'intérêt et de l'amortissement des obligations à émettre.

Signé Olléac Bronswick.

Lu et approuvé :
Le Ministre des travaux publics,
Signé H. Varroy.

Les bénéfices éventuels sont évalués, quant à présent et pour toute la durée de la concession, à la somme de 25.000 francs, pour établir la perception des droits d'enregistrement.

Paris, le 1er mai 1880.

Le Promoteur concessionnaire,
Signé Olléac Bronswick.

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. — Le canal d'arrosage de Lalande, destiné à l'irrigation de la partie du département de la Haute-Garonne située dans l'arrondissement de Toulouse, formant le territoire du canton nord de la commune de Toulouse et ceux des communes de Launaguet, Aucamville, Fonbeauzard, Saint-Alban, Castelginest, Gratentour et Bruguières, comprend : un canal principal, trois branches principales et un réseau de canaux secondaires.

Ce canal appartiendra :

Pendant les 99 premières années, à la société d'irrigation concessionnaire chargée de sa construction;

A perpétuité, après ces 99 premières années, à l'État.

Art. 2. — Le concessionnaire du canal de Lalande devra exécuter et entretenir à ses frais, risques et périls, tous les travaux de construction du canal principal, de ses branches et de tous les canaux secondaires nécessaires pour conduire l'eau à la limite de chaque propriété à arroser.

Il devra terminer les travaux des canaux principaux dans le délai de trois années à partir du décret de concession, et ceux des canaux secondaires dans le délai d'un an après que leurs directions auront été approuvées.

Chaque propriétaire sera chargé de l'entretien de sa prise d'eau spéciale et de l'établissement des rigoles de distribution et de tous autres travaux intéressant sa propriété.

Les eaux de colature et de versure appartiendront au concessionnaire, qui en disposera comme bon lui semblera, à charge, toutefois, de les contenir dans des canaux distincts des cours d'eau naturels.

Art. 3. — Les engagements à l'usage de l'eau seront contractés pour une période de vingt-cinq ans,

Par convention arrêtée entre les propriétaires et le concessionnaire, le droit à l'irrigation sera inhérent à la terre et la suivra en quelques mains qu'elle passe, ce droit constituant une servitude réelle, active et passive des terrains engagés à l'arrosage.

Après la période de vingt-cinq ans, les terres en possession du droit à l'irrigation ne pourront le perdre sans le consentement exprès des propriétaires, lesquels seront mis en demeure de se prononcer à cet égard dans l'année qui précédera l'expiration de cette période.

Art. 4. — Dans le cas où un terrain indiqué dans la souscription à l'arrosage serait situé sur un plateau isolé de toutes parts par des pentes de manière que l'eau ne pût y être conduite qu'après avoir été plus ou moins élevée au-dessus des niveaux de distribution résultant soit de l'emploi des machines élévatoires, soit des moyens naturels, la souscription relative à ce terrain sera considérée comme non avenue.

Art. 5. — La prise d'eau sera établie dans la Garonne, au quai Saint-Pierre, à Toulouse, sur la rive droite et près le canal de Brienne. L'aqueduc d'amenée aura son origine à cette prise d'eau et se terminera près la barrière d'octroi de Castillon.

A ce point, prendra naissance le canal principal, qui se divisera en deux branches : l'une portant toujours le nom de *Canal principal à grande section*, destinée à l'arrosage de tous les terrains susceptibles de recevoir l'irrigation par la pente naturelle du sol, et l'autre, dite *Branche de Croix-Daurade*, destinée à amener les eaux sur toute la partie devant être desservie par les machines élévatoires. Arrivé sur le territoire d'Aucamville, le canal principal se divisera en deux autres branches principales, portant : la première, le nom de *Branche de Saint-Alban*, et la deuxième, celui de *Branche de Castelginest et de Bruguières*, noms empruntés aux communes traversées.

Art. 6. — Le tracé définitif des canaux sera déterminé ultérieurement.

Le concessionnaire ne sera tenu d'entreprendre les canaux secondaires que

pour les terrains soumis à l'arrosage et groupés de manière à produire, dès la première année, par les redevances, un revenu net de 6 p. 100 de la dépense à faire.

Il en sera de même pour la branche principale, dite *de Croix-Daurade*, alimentée par le moyen de machines élévatoires.

Art. 7.—Le concessionnaire devra soumettre à l'administration supérieure, dans le délai d'un an à dater du jour de la concession, le projet général et définitif tant des canaux principaux que des canaux secondaires, remplissant les conditions de l'article 6 ci-dessus.

Ce projet comprendra :

Un plan général à l'échelle de $\frac{1}{10000}$, sur lequel sera indiqué le tracé des canaux que le concessionnaire devra établir en exécution de l'article 2 ci-dessus ;

Un profil en long, suivant l'axe de ces mêmes canaux ;

Un certain nombre de profils en travers ;

Le tableau des pentes ;

Les dessins des principaux ouvrages d'art sur le passage des canaux principaux ; enfin, un devis explicatif des ouvrages.

En cours d'exécution, le concessionnaire aura la faculté d'apporter les modifications qu'il pourra juger utile d'introduire soit dans ses tracés, soit dans la construction des divers ouvrages, moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 8. — Le volume d'eau normal dérivé de la Garonne pour l'alimentation du canal d'irrigation de Lalande, au point de la prise d'eau, est fixé à 2 mètres cubes par seconde ; mais il est formellement spécifié que le fonctionnement de la prise d'eau dont il s'agit ne sera autorisé que pendant le temps où le plan d'eau de la retenue ne sera pas inférieur à la crête du barrage de Bazacle et que, dès lors, les vannes seront complètement fermées aussitôt et tout le temps que le niveau de la retenue sera abaissé au-dessous de la crête du barrage, c'est-à-dire de la cote de $1^{m},82$ de l'échelle garonométrique, placée contre le bajoyer de tête de gauche de l'écluse de Saint-Pierre.

Si, après le règlement des usines, il était reconnu que cette clause restrictive est susceptible d'être revisée, il serait procédé à une instruction spéciale à cet effet, après avoir entendu tous les intéressés.

Les eaux dérivées seront utilisées pour l'alimentation des communes ou propriétés privées, pour l'irrigation des terres et pour l'industrie, sans toutefois que la mise en jeu des usines puisse jamais porter préjudice aux affectations précédemment énoncées.

Art. 9.—Les eaux non utilisées pour les irrigations, la salubrité ou les usines seront rendues en totalité dans la Garonne ou dans les différents affluents.

Art. 10. — Le concessionnaire devra construire et entretenir à ses frais des ponts dans tous les endroits où, par suite de ses travaux, les communications se trouveraient interceptées.

Les largeurs de ses ponts entre les parapets seront fixées à 8 mètres au moins pour les routes nationales, à 7 mètres pour les routes départementales, à 5 mètres pour les chemins de grande communication, à 4 mètres ou à 3 mètres, suivant leur importance et leur largeur classée, pour les chemins de

petite vicinalité, et enfin à 3 mètres ou à 2 mètres, suivant les besoins, pour les chemins ruraux et d'exploitation.

Ces ponts seront construits en bonne maçonnerie hydraulique.

Art. 11. — S'il y a lieu de déplacer des routes existantes, la déclivité des pentes et des rampes sur les nouvelles directions n'excédera pas 0m,03 par mètre pour les routes nationales et départementales, 0m,06 pour les chemins de grande communication, et 0m,08 pour les autres chemins.

L'administration restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourront motiver une dérogation à la règle précédente.

Art. 12. — Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales ne pourront être entrepris qu'en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins.

Art. 13. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux qu'il exécutera.

Les aqueducs, buses, ponts, canaux qui seront construits à cet effet seront en maçonnerie hydraulique ou en fer.

Il sera tenu, en outre, de prendre les dispositions qui seront prescrites par l'administration pour arrêter, autant que possible, les filtrations d'eau à travers le canal et pour empêcher ces filtrations de nuire aux parties basses du territoire.

Les chutes, déversoirs et prises d'eau seront également en maçonnerie hydraulique ou en fer.

Art. 14. — A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures ou de payer tous les frais nécessaires pour que les communications n'éprouvent ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux. A cet effet, des routes et des ponts provisoires seront construits par ses soins et à ses frais partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour la durée de l'exécution de ces travaux provisoires.

Art. 15. — Le concessionnaire pourra employer, dans les travaux de maçonnerie dépendant de son entreprise, les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité.

Art. 16. — Tous les terrains destinés à servir d'assiette au canal d'amenée et à ses branches, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par le concessionnaire, sauf, pour celui-ci, en cas d'accord avec les propriétaires intéressés, à n'acheter que la servitude de passage de l'eau et des agents de la compagnie et de l'État.

Il en sera de même pour les rigoles destinées à porter l'eau dans toutes les

parties des surfaces arrosables ; mais cet achat pourra être fait en concédant aux propriétaires le droit de plantation à la limite extrême de leur terrain.

Art. 17.— L'entreprise étant déclarée d'utilité publique, le concessionnaire est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Il pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du canal et de ses dépendances. Il jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et des matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge par lui d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements accordés par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, ils puissent exercer de recours, à cet égard, contre l'administration.

Art 18. — Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, ou pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées ou payées par le concessionnaire.

Art. 19. — Pendant la durée des travaux, qu'il effectuera par des moyens et des agents de son choix, le concessionnaire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour effet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions qui lui seront prescrites par le présent cahier des charges.

Art. 20. — Après l'achèvement total des travaux, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après l'homologation par l'administration supérieure.

Le concessionnaire fera faire en outre, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du canal entier et de ses dépendances, depuis leur prise d'eau jusqu'à leur extrémité aval. Il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et des autres ouvrages d'art qui pourront exister à cette époque sur tout le parcours du canal et de ses dépendances.

Une expédition, dûment certifiée, des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Art. 21. — 1° Le canal principal, les canaux secondaires et toutes leurs dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que l'écoulement des eaux soit toujours facile et sûr.

2° Le canal devra, en outre, être constamment alimenté pendant la saison des arrosages, sans toutefois pouvoir dépasser, en temps d'étiage, le volume d'eau concédé, et en se conformant à la réserve exprimée à l'article 8 ci-dessus ;

3° Le concessionnaire fournira, par chaque hectare, une quantité d'eau équivalente à 1 litre par seconde, soit 86.400 litres par jour, c'est-à-dire que si l'arrosage est hebdomadaire, chaque hectare recevra, tous les sept jours, 604.800 litres, soit une couche d'eau de $0^{m},06$ d'épaisseur;

4° Dans le cas où, par suite de l'abaissement de la retenue du Bazacle, la prise d'eau du canal de Lalande devrait cesser de fonctionner partiellement, ou même en totalité, conformément aux dispositions de l'article 8, les souscripteurs n'auront droit à aucune indemnité, le concessionnaire se trouvant placé dans le cas de force majeure ;

5° Le canal pourra être constamment alimenté, en dehors de la saison d'arrosage, du volume d'eau nécessaire à la mise en jeu des usines qui seraient établies sur son cours, sans toutefois dépasser le volume concédé ;

6° Il pourra aussi être soumis à deux chômages de quinze jours chaque année, l'un avant le 1er avril, l'autre après le 15 octobre, pour le curage et la réparation de ces divers canaux.

Les chômages ne donneront lieu à aucune indemnité envers les propriétaires arrosants.

Il en sera de même pour toute interruption temporaire apportée à l'arrosage, soit continue, soit périodique, par suite d'accidents ou tout autre cas de force majeure.

Les usagers pour l'emploi de l'eau comme moteur d'usines seront soumis aux mêmes sujétions que les arrosants.

Art. 22. — Il est accordé au concessionnaire un délai d'un an, à dater de l'approbation de la concession, pour commencer ses travaux.

Si, passé ce délai, le concessionnaire ne s'est pas mis en mesure d'exécuter cette clause, il sera déchu de tous les droits et avantages qui lui sont conférés par le présent cahier des charges.

Art. 23. — Faute par le concessionnaire d'avoir terminé ses travaux dans les délais prescrits par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance de tout le canal. Il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par les soins de l'administration, qui, à la suite d'une adjudication sur mise à prix, nommera un autre concessionnaire.

Les ouvrages déjà exécutés seront évalués, ainsi que les approvisionnements et les portions de canal mises en exploitation.

Le concessionnaire évincé recevra du nouveau concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, une troisième adjudication sera ouverte après un nouveau délai de trois mois ; si cette troisième tentative n'aboutit pas, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits à la concession du canal, et les portions du canal déjà exécutées deviendront immédiatement la propriété de l'État.

Art. 24. — En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du canal, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et, s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions des deux articles qui précèdent, ainsi que du premier article, ne seront point applicables au cas où le retard, ainsi que la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation, proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

Art. 25. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le canal ou ses dépendances. La cote en sera calculée conformément à la loi du 25 avril 1803. Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du canal seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité et le concessionnaire devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

Art. 26. — Des réglements préfectoraux, rendus après que le concessionnaire et les propriétaires auront été entendus détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer l'emploi et la distribution des eaux, ainsi que la police et la conservation du canal dans toute son étendue et des ouvrages qui en dépendent.

Art. 27. — Le concessionnaire aura le droit de se servir des eaux du canal et d'en tirer profit pour la mise en jeu des usines qui seront établies sur son cours, à charge par lui de se conformer aux lois et règlements sur la police des cours d'eau et de satisfaire avant tout aux besoins de l'irrigation.

Art. 28. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire, il lui sera accordé :

L'autorisation, pour la durée de cette concession, de percevoir des propriétaires qui voudront arroser une taxe annuelle de 100 francs par hectare pour la partie où l'irrigation s'effectuera au moyen de machines élévatoires, et de 80 francs par hectare pour celle irrigable par la pente naturelle du sol.

Ces taxes seront réduites de 20 francs pour les propriétaires dont les souscriptions seront antérieures au décret de concession.

La vente à la quantité sera substituée à la vente à la surface, au choix des arrosants, aux conditions suivantes :

1° Les diverses parcelles appelées à être successivement arrosées devront être contiguës et devront être toutes engagées à la garantie.

2° Les prix de 100 francs et de 80 francs, applicables à l'hectare pour les souscriptions à la surface, seront applicables au demi-litre pour les souscriptions à la quantité.

Ces taxes seront réduites de 20 francs pour les propriétaires dont les souscriptions seront antérieures au décret de concession.

3° Les souscriptions ne pourront être inférieures au demi-litre.

La redevance sera perçue par hectare et par an.

Elle sera payée au litre, sans distinction entre les souscriptions antérieures ou postérieures au décret de concession :

1° Pour les eaux continues destinées aux jardins, bassins, jets d'eau et autres usages d'agrément, conformément au tableau suivant, dans lequel les eaux seront divisées en modules et fractions de module, le module représentant *un décilitre d'eau par seconde coulant d'une manière continue* :

QUANTITÉ D'EAU.		REDEVANCE ANNUELLE EN FRANCS.	
En module (un décilitre par seconde).	En litres (en 24 heures).	Arrosage par machine élévatoire.	Arrosage par pente naturelle du sol.
mètres.	litres.	francs.	francs.
2,00	17.280	260	240
1,00	8.640	160	140
0,50	4.320	100	80
0,20	1.728	70	50
0,10	864	40	20

On n'accordera aucune concession en fractions de module autre que celles portées dans le tableau ci-dessus.

Pour les concessions qui dépasseraient deux modules, les redevances seront de 120 francs pour chaque module en sus pour les eaux empruntées aux machines, et de 100 francs pour celles prises aux rigoles de la partie arrosable par la pente naturelle du sol.

Les frais de conduite restent à la charge des usagers, avec faculté d'exécuter eux-mêmes les travaux ou de les faire confectionner par le concessionnaire. Dans ce dernier cas, le concessionnaire sera remboursé sur mémoire de toutes les dépenses et avances qu'il aura faites.

2° Pour les eaux d'alimentation des habitants ou destinées aux usages domestiques, les redevances seront réglées conformément au tableau ci-après :

QUANTITÉ D'EAU.		REDEVANCE ANNUELLE EN FRANCS.	
En module (un décilitre par seconde).	En litres (en 24 heures).	Alimentation par machine élévatoire.	Alimentation par pente naturelle du sol.
mètre.	litres.	francs.	francs.
1,00	8.640	160	140
0,90	7.775	150	130
0,80	6.912	140	120
0,70	6.048	130	110
0,60	5.188	120	100
0,50	4.320	110	90
0,40	3.456	100	80
0,30	2.592	90	70
0,20	1.728	80	60
0,10	864	70	50
0,05	432	60	40

Pour les concessions qui dépasseraient un module, les redevances seront de 120 francs par chaque module en sus pour les eaux empruntées aux machines, et de 100 francs pour celles prises aux rigoles de la partie arrosable par la pente naturelle du sol.

Il ne sera pas fait de concession au-dessous de 0m,05 de module.

Les frais d'établissement des conduites seront à la charge des usagers, mais

les travaux seront exécutés par les soins du concessionnaire, depuis les conduites générales de distribution jusqu'aux propriétés particulières, et il sera remboursé sur mémoire des dépenses qu'il aura faites.

3° Pour les eaux employées comme force motrice, la redevance sera de 200 francs par force de cheval, la force de cheval étant représentée par un volume de 100 litres par seconde tombant d'une hauteur de 1 mètre.

Les eaux continues destinées aux jardins, bassins, jets d'eau et autres usages d'agrément, ainsi que celles affectées à la mise en jeu des usines, seront fournies toute l'année, excepté seulement pendant le temps où le canal sera en chômage.

Art. 29. — La redevance annuelle commencera à courir dès la première année où les eaux auront été introduites utilement dans les canaux par le concessionnaire et amenées sur la limite de la propriété de l'arrosant.

Elle sera exigible par trimestre et d'avance d'après un ou plusieurs rôles approuvés par le préfet; tous frais de rédaction et de perception des rôles, ainsi que ceux des poursuites, seront, conformément aux engagements des souscripteurs, à la charge des arrosants intéressés.

En cas de variation notable de la valeur des monnaies, la redevance pourra être revisée après enquête, de manière à la maintenir, par rapport à l'ensemble des autres valeurs, dans la proportion qui lui est attribuée en ce moment.

Toutefois, cette revision ne pourra avoir lieu que trente ans après la mise en eau du canal.

Art. 30. — Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de canaux ou chemins de fer qui traverseraient le canal de Lalande, le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces travaux, mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service dudit canal, ni aucuns frais pour le concessionnaire.

Art. 31. — Pour l'exécution des travaux, le concessionnaire se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail des dimanches et jours fériés.

Art. 32. — Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du canal et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 33. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Toulouse.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Haute-Garonne.

Art. 34. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 35. — Le cautionnement de l'entreprise est fixé à 50.000 francs. Il devra avoir été justifié de son versement dans les caisses du receveur général

de la Haute-Garonne avant la signature du décret de concession. Ce versement sera opéré soit en numéraire, soit en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, soit en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert, au profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Ledit cautionnement sera rendu au concessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'achèvement du canal principal et des canaux secondaires obligatoires.

Art. 36. — Les frais de contrôle et de réception des travaux seront supportés par le concessionnaire, d'après les règlements qui en seront faits conformémen au décret du 10 mai 1854 (*).

Les frais d'enregistrement des traités relatifs à l'usage des eaux du canal de Lalande sont à la charge des souscripteurs.

Le Ministre des travaux publics, Accepté :
H. Varroy. Signé Olléac Bronswick.

(N° 486)

[7 mai 1880.]

Décret qui proroge d'une année le délai fixé pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'exécution du chemin de fer d'intérêt local de Chérencé-le-Roussel à la limite du département de l'Orne, vers Montsecret.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret en date du 5 mai 1876 (**), promulgué le 7 du même mois, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Manche, d'un chemin de fer d'intérêt local de Chérencé-le-Roussel à la limite de l'Orne, vers Montsecret, et autorisé ledit département à pourvoir à l'exécution de ce chemin, suivant les dispositions de la loi du 12 juillet 1865 et conformément aux traités passés, les 28 février et 31 octobre 1873, avec le sieur *Lion* (*René*), et au cahier des charges annexé à ces traités ;

Vu le § 2 de l'article 1er de ce décret, lequel est ainsi conçu :

« La présente déclaration d'utilité publique sera considérée

(*) *Annales* 1854, p. 350.
(**) *Annales* 1877, p. 406.

« comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exé-« cution dudit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de « quatre ans à partir de la promulgation du présent décret; »

Vu le décret en date du 25 août 1879 (*), qui a approuvé la rétrocession que le sieur *Lion* (*René*) a faite de sa concession à une société anonyme dite *Compagnie du chemin de fer de Montsecret à Chérencé-le-Roussel;*

Vu la demande présentée, le 19 mars 1880, par le président du conseil d'administration de ladite compagnie, à l'effet d'obtenir que le délai susmentionné de quatre années, qui a été accordé pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'exécution du chemin, soit prorogé d'une année;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef du département en date du 23 mars 1880;

Vu la lettre du préfet en date du 25 mars 1880;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées (deuxième section) en date du 10 avril 1880;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la loi du 12 juillet 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Un nouveau délai d'une année, qui prendra fin le 7 mai 1881, est accordé à la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Chérencé-le-Roussel à la limite du département de l'Orne, vers Montsecret (Manche), pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'exécution de ce chemin.

. . . .

(N° 487)

[15 mai 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, *un crédit de* 300.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par la chambre de commerce de Dunkerque pour*

(*) *Annales* 1880, p. 58.

les travaux de restauration des ports de Dunkerque et de Gravelines.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 14 décembre 1875, qui autorise le département du Nord et la chambre de commerce de Dunkerque à faire à l'État une avance de 5.900.000 francs pour la restauration des ports de Dunkerque et de Gravelines;

Vu les décrets en date des 5 juillet, 18 décembre 1876, 15 février, 5 juillet 1877, 15 février, 22 juillet 1878, 29 janvier, 19 mai, 22 octobre 1879 et 16 février 1880, portant ouverture de crédits montant ensemble à 3.900.000 francs, pour les travaux dont il s'agit;

Vu la déclaration du receveur des finances de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 16 mars 1880, par la chambre de commerce de Dunkerque, une somme de 300.000 francs, à titre de nouvel acompte sur l'avance précitée de 5.900.000 francs;

Vu la lettre du ministre des finances en date du 3 mai 1880,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la troisième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre IX. — *Amélioration et achèvement des ports maritimes*), un crédit de 300.000 francs, applicable aux travaux de restauration des ports de Dunkerque et de Gravelines.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce de Dunkerque.

(N° 488)

[15 mai 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, un crédit de 370.000 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par la chambre de commerce du Havre pour l'achèvement des travaux en cours d'exécution dans le port de cette ville.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 5 août 1874, qui autorise la chambre de commerce du Havre à faire à l'État une avance de 6 millions de francs pour l'achèvement des travaux en cours d'exécution au port de cette ville;

Vu les décrets en date des 27 novembre 1874, 3 janvier 1875, 4 février, 20 mai, 5 juillet, 22 septembre 1876, 11 janvier, 12 juillet, 7 décembre 1877, 15 février, 18 mars, 3 août, 6 décembre 1878, 2 juin, 26 août et 28 décembre 1879, portant ouverture de crédits montant ensemble à 5.630.000 francs, pour les travaux dont il s'agit;

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé à sa caisse, les 5 janvier, 5 février, 5 mars et 5 avril 1880, une somme totale de 370.000 francs, représentant le solde de l'avance précitée de 6 millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances en date du 3 mai 1880,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la troisième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre IX. — *Amélioration et achèvement des ports maritimes*), un crédit de 370.000 francs, applicable à l'achèvement des travaux en cours d'exécution au port du Havre.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce du Havre.

. . . .

(N° 489)

[15 mai 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, un crédit de 2.600.000 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par la ville de Dunkerque pour les travaux d'amélioration du port de cette ville.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 14 décembre 1875, qui autorise la ville de Dun-

kerque à faire à l'État une avance montant à 12.600.000 francs, pour l'achèvement des travaux d'amélioration du port de cette ville ;

Vu les décrets en date des 5 juillet 1876, 15 février et 5 juillet 1877, 15 février et 25 mai 1878 et 2 juin 1879, portant ouverture de crédits montant ensemble à 10 millions de francs, pour les travaux dont il s'agit ;

Vu la déclaration du receveur des finances de l'arrondissement de Dunkerque, constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 15 avril 1880, une somme de 2.600.000 francs, représentant le solde de l'avance précitée de 12.600.000 francs ;

Vu la lette du ministre des finances en date du 3 mai 1880,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la troisième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre IX. — *Amélioration et achèvement des ports maritimes*), un crédit de 2.600.000 francs, applicable aux travaux d'amélioration du port de Dunkerque.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la ville de Dunkerque.

(N° 490)

[15 mai 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, *un crédit de* 1.375.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par le syndicat du canal de l'Est pour les travaux d'établissement de ce canal.*

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 24 mars 1874, qui autorise le syndicat du canal de l'Est à faire à l'État une avance montant à 65 millions de francs, pour la construction dudit canal ;

Vu les décrets en date des 1er août, 18 octobre 1874, 10 février, 12 avril, 30 juin, 5 octobre, 29 décembre 1875, 6 avril, 5 juillet, 4 décembre 1876, 11 janvier, 24 avril, 12 juillet, 18 septembre, 3 décembre 1877, 8 février, 11 mars, 13 mai, 14 juin, 6 et 21 sep-

tembre, 31 octobre, 2 décembre 1878, 6 et 24 mars, 2 juin, 10 juillet, 29 septembre et 18 décembre 1879, portant ouverture de crédits montant ensemble à 55.500.000 francs, pour les travaux dont il s'agit;

Vu la déclaration du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 16 février 1880, une somme de 1.375.000 francs, à titre de trente-deuxième acompte sur l'avance précitée de 65 millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances en date du 3 mai 1880,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la troisième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre VIII. — *Établissement de canaux de navigation*), un crédit de 1.375.000 francs, applicable aux travaux d'établissement du canal de l'Est.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le syndicat du canal de l'Est.

. . . .

(N° 491)

[15 mai 1880.]

Décret qui ouvre un crédit de 73.497f,45 *sur l'exercice* 1879, *à titre de fonds de concours versés au Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics.*

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds du budget de l'exercice 1879, un crédit de 73.497f,45.

Cette somme de 73.497f,45 est répartie de la manière suivante entre les chapitres ci-après désignés, savoir :

Ire SECTION.

SERVICE ORDINAIRE.

		fr.
Chap. xv.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.)	10.550,00
—— xviii.	Navigation intérieure. — Rivières. (Travaux ordinaires.)	2.592,76
—— xx.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux ordinaires.)	29.499,82

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

Chap. xlv *bis*.	Réparation des dommages causés aux travaux publics par les inondations de 1875, 1876 et 1879.	28.188,20

IIIe SECTION.

DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Chap. viii.	Établissement de canaux de navigation.	2.666,67
	Total égal.	73.497,45

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor à titre de fonds de concours.

. . . .

État des sommes versées dans les caisses du Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'État, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice **1879.**

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION (SERVICE ORDINAIRE.)	
	CHAPITRE XV.	
	ROUTES ET PONTS. — (Travaux ordinaires.)	
		fr. c.
Garonne (Haute).	Entretien du barrage des moulins de Villemur, sur le Tarn.	500,00
Gironde.	Entretien des routes nationales dans la traverse de la ville de Bordeaux.	10.050,00
	Total du chapitre XV. . . .	10.550,00
	CHAPITRE XVIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES. (Travaux ordinaires.)	
Lot.	Entretien des barrages des moulins de la Pique et de Cessac, sur le Lot (176f,38 + 176f,38). . .	352,76
Puy-de-Dôme. .	Entretien du perré de défense du domaine de Gendole, sur l'Allier.	1.000,00
Saône (Haute-).	Entretien du quai de la rive droite de la Saône, à Gray.	750,00
Tarn.	Entretien des barrages de Tersac, de Castelnau et de Pouille, sur le Tarn (190f + 300f).	490,00
	Total du chapitre XVIII. . .	2.592,76
	CHAPITRE XX.	
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX. (Travaux ordinaires.)	
Charente-Inférieure.	Dévasement des ports.	20.000,00
Gironde.	Déplacement d'office de gabares au port de Bordeaux (10f + 5f + 9f). . . . . 24f Réparation d'avaries causée à une bouée au port de Bordeaux et frais occasionnés par des manœuvres exécutées d'office par le service des ports. 312	336,00
Pas-de-Calais. .	Entretien des chaussées latérales au port de Boulogne-sur-Mer et du chemin vicinal, boulevard de Châtillon.	3.425,00
Seine-Inférieure.	Construction d'un épi en maçonnerie sur la plage des Petites-Dalles, à Rouen.	4.806,70
Somme.	Réparation de l'épi de défense des falaises du bourg d'Ault.	932,12
	Total du chapitre XX. . . .	29.499,82

DÉPARTEMENTS.	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS sont destinés.	MONTANT des versements.
	IIe SECTION (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE XLV *bis*.	
	RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX TRAVAUX PUBLICS PAR LES INONDATIONS DE 1875, 1876 ET 1879.	
		fr. c.
Lot-et-Garonne.	Réparation de la digue située aux abords du pont de Marmande (route nationale n° 133).	21.000,00
Maine-et-Loire.	Réparation de la brèche ouverte dans la levée du pont de Montjean, sur la Loire.	7.188,20
	Total du chapitre XLV *bis*. .	28.188,20
	IIIe SECTION (DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES).	
	CHAPITRE VIII.	
	ÉTABLISSEMENT DE CANAUX DE NAVIGATION.	
Meuse.	Construction d'un port sur le canal de l'Est. . . .	2.666,67

RÉCAPITULATION.

	Ire SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.	
		fr. c.
CHAP. XV.	Routes et ponts. (Travaux ordinaires.).	10.550,00
— XVIII.	Navigation intérieure. — Rivières. (Travaux ordinaires.).	2.592,76
— XX.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux ordinaires.).	29.499,82
	IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. XLV *bis*.	Réparation des dommages causés aux travaux publics par les inondations de 1875, 1876 et 1879.	28.188,20
	IIIe SECTION. — DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.	
CHAP. VIII.	Etablissement de canaux de navigation.	2.666,67
	Total général.	73.497,45

(N° 492)

[20 mai 1880.]

Décret qui déclare d'utilité publique le prolongement de la ligne de tramways de l'hôtel de ville du Havre à Sainte-Adresse, jusqu'au lieu dit le Carreau.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret du 27 août 1875 (*), qui déclare d'utilité publique et concède à la ville du Havre l'établissement d'une voie ferrée, à traction de chevaux, entre l'hôtel de ville et Sainte-Adresse (pavillon de la Reine-Christine) ;

Vu le décret du 5 juin 1879 (**), qui autorise le prolongement de la susdite voie ferrée jusqu'au lieu dit *la Broche-à-Rôtir ;*

Vu l'avant-projet présenté pour le prolongement de la même voie ferrée jusqu'au lieu dit *le Carreau,* et notamment le plan visé par le maire du Havre le 8 novembre 1878 ;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte sur cet avant-projet, en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 ;

Vu le procès-verbal de la commission d'enquête en date du 7 juin 1879 ;

Vu l'avis de la chambre de commerce du Havre du 7 mars 1879 ;

Vu la délibération du conseil municipal de Sainte-Adresse en date du 1er juin 1879 ;

Vu le traité de rétrocession passé le 3 janvier 1880, entre le maire du Havre, au nom de la ville et de la compagnie générale française de tramways ;

Vu la délibération du 7 janvier 1880, par laquelle le conseil municipal du Havre donne son adhésion audit traité ;

Vu, en ce qui concerne la modification des tarifs fixés par le décret du 27 août 1875 : 1° les pièces de l'enquête ouverte sur le prolongement jusqu'à la Broche-à-Rôtir de la ligne de l'hôtel de ville à Sainte-Adresse ; 2° la délibération du conseil municipal du

(*—**) *Annales* 1876, p. 1348, et 1879, p. 1635.

Havre du 16 octobre 1878, relative à ce prolongement, documents déjà visés dans le décret précité du 5 juin 1879;

Vu les rapports des ingénieurs des 11-13 mars, 24-30 juin et 30 août-4 septembre 1879;

Vu les lettres du préfet de la Seine-Inférieure des 7 décembre 1878 et 15 janvier 1880;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées des 27 janvier et 13 octobre 1879;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur du 30 mars 1880;

Vu la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement jusqu'au lieu dit *le Carreau* de la voie ferrée, à traction de chevaux, de l'hôtel de ville du Havre à Sainte-Adresse, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu à l'établissement et à l'exploitation dudit prolongement par la ville du Havre et à ses risques et périls, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret susvisé du 27 août 1875, sous réserve toutefois des modifications stipulées à l'article 3 ci-après.

Art. 3. — Le sectionnement de la ligne du Havre à Sainte-Adresse sera désormais ainsi fixé :

Première section. — De la place de l'Hôtel-de-Ville du Havre au carrefour des Quatre-Chemins;

Deuxième section. — Du carrefour des Quatre-Chemins au lieu dit *le Carreau*.

En outre, les tarifs établis par le cahier des charges de la concession seront modifiés comme il suit :

PREMIÈRE CLASSE.

	fr.
Parcours total ou partiel d'une section.	0,20
Parcours total ou partiel de deux sections.	0,35

DEUXIÈME CLASSE.

Parcours total ou partiel d'une section.	0,15
Parcours total ou partiel de deux sections.	0,30

Art. 4. — Est approuvé le traité de rétrocession passé, le 3 janvier 1880, entre le maire du Havre et la compagnie générale fran-

çaise de tramways, traité accepté par le conseil municipal, suivant délibération du 7 du même mois.

Ledit traité restera annexé au présent décret.

Art. 5. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être accomplies dans le délai d'un an à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu, soit pour compléter l'établissement, soit pour assurer l'exploitation du réseau des tramways du Havre, par la compagnie générale française de tramways.

Art. 7. — Les comptes en dépenses et en recettes relatifs à la construction et à l'exploitation des tramways du Havre resteront distincts des comptes de toutes les autres entreprises auxquelles la compagnie participe.

Art. 8. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département et au ministre des travaux publics, pour être publié.

. . . .

Entre les soussignés :

1° M. *Jules Siegfried*, maire de la ville du Havre, chevalier de la Légion d'honneur,

D'une part,

Et 2° M. *Alfred Blanche*, président du conseil d'administration de la compagnie générale française de tramways, et M. *Eugène Breittmayer*, administrateur de la même compagnie, ayant son siège social à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, n° 5.

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville du Havre, qui est en instance pour obtenir la concession d'une ligne de tramways du lieu dit *la Broche-à-Rôtir* au *Carreau*, en prolongement de la ligne de l'hôtel de ville à Sainte-Adresse et empruntant le chemin de grande communication n° 79.

S'engage à rétrocéder à la compagnie générale française de tramways, pour une durée qui expirera le 31 janvier 1903, l'établissement et l'exploitation du prolongement de ligne susindiqué.

Cette rétrocession n'aura d'effet qu'en vertu du décret de concession à intervenir approuvant le présent traité.

Art. 2. — La compagnie générale française de tramways est assujettie envers la ville à toutes les obligations qui seront imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'elle est subrogée aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Art. 3. — MM. *Alfred Blanche* et *Eugène Breittmayer*, au nom qu'ils agissent, devront faire élection de domicile au Havre.

Dans le cas de non-élection, toute notificatin ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de cette ville.

Fait triple, au Havre, le 3 janvier 1880.

Compagnie générale française de tramways :
Le Président du conseil d'administration de la compagnie générale française de tramways,
Signé Alfred Blanche.

Un administrateur
Signé E. Breittmayer.

Le Maire,
Signé Jules Siegfried.

(N° 493)

[20 mai 1880.]

Décret concernant la mise en circulation, à titre d'essai sur les chemins de fer de l'Etat, de voitures à vapeur portant leur moteur et de locomotives-tenders de faible poids remorquant une ou plusieurs voitures sans interposition de fourgon.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande présentée par l'administration des chemins de fer de l'État à l'effet d'être autorisée à mettre en circulation, à titre d'essai, sur les lignes peu fréquentées de son réseau, des voitures à vapeur portant leur moteur avec elles et des locomotives-tenders de faible poids remorquant une ou plusieurs voitures sans interposition de fourgon;

Vu les articles 18 et 20 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 (*), portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, lesdits articles ainsi conçus :

« Art. 18. — Chaque train de voyageurs devra être accompagné :

« 1° D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine; le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine en cas de besoin;

« 2°. . . . .

« Art. 20. . . . .

« Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le ten-

(*) *Annales* 1846, p. 585.

« der et la première voiture de voyageurs, autant de voitures ne « portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées.

« . . . . »

Vu l'avis du comité de l'exploitation technique des chemins de fer;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics pourra autoriser, à titre d'essai, pour le service des voyageurs, la mise en circulation de voitures à vapeur portant leur moteur avec elles et de locomotives-tenders de faible poids remorquant une ou plusieurs voitures sans interposition de fourgon.

Art. 2. — Le personnel des agents accompagnant les voyageurs pourra, dans le cas d'une seule voiture, être réduit à un mécanicien et à un conducteur garde-frein.

Art. 3. — Les mesures de précaution qui devront être observées dans la marche et dans les gares, les limites de vitesse qu'on ne devra pas dépasser, seront réglées par des arrêtés ministériels.

. . . .

(N° 494)

[24 mai 1880.]

Décret qui déclasse le chemin à rails de bois de Saint-Paul-lès-Dax à Léon (Landes).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu l'ordonnance royale du 20 décembre 1840, portant concession au sieur *Bertrand Geoffroy*, maître de forges à Abbesse, d'un chemin à rails de bois de Saint-Paul-lès-Dax à Léon (Landes) ;

Vu le cahier des charges annexé à cette ordonnance, et notamment l'article 31 ;

Vu l'arrêté du ministre des travaux publics en date du 14 mai 1873, lequel déclare déchu de ladite concession le sieur *Laulané*, agissant aux droits du sieur *Bertrand Geoffroy*, concessionnaire primitif;

Vu le procès-verbal négatif de la deuxième adjudication, tentée le 28 janvier 1879, pour la rétrocession de la concession dudit chemin, conformément à l'article 31 du cahier des charges;

Vu le plan dressé, à la date des 13-16 août 1879, par les ingénieurs des ponts et chaussées pour le déclassement du chemin à rails de bois de Saint-Paul-lez-Dax à Léon ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle ce plan a été soumis, conformément à l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête en date du 12 novembre 1879 ;

Vu les réclamations présentées par le sieur *Laulané*, concessionnaire déchu, et par les conseils municipaux des communes de Saint-Paul-lez-Dax, de Magescq et de Léon ;

Vu les rapports des ingénieurs des ponts et chaussées en date des 15 et 24 mai, 3 et 4 décembre 1879 ;

Vu la lettre du préfet des Landes en date du 23 décembre 1879 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées (deuxième section) en date des 19 juillet 1879 et 21 février 1880 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclassé le chemin à rails de bois de Saint-Paul-lez-Dax à Léon, établi sur le territoire des communes de Saint-Paul-lez-Dax, de Magescq et de Léon (Landes).

Art. 2. — Les terrains et bâtiments d'exploitation qui dépendent dudit chemin seront remis à l'administration des domaines.

. . . .

(N° 495)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son réseau algérien.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu le projet présenté et la demande faite, le 13 août 1879, par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour que divers travaux à exécuter dans la gare de Perregaux, sur la ligne d'Alger à Oran, soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations de l'article 5 susmentionné du décret du 20 septembre 1863 ;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs des

ponts et chaussées des 6 septembre et 15 novembre 1879, l'avis du gouverneur général de l'Algérie, du 24 novembre, et celui du conseil général des ponts et chaussées (troisième section) du 10 décembre de la même année;

Vu le traité passé, le 15 mars 1879, entre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la société franco-algérienne, concessionnaire de la ligne d'Arzew à Saïda, pour l'usage commun de la gare de Perregaux;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son réseau algérien, conformément au projet suivant :

LIGNE D'ALGER A ORAN.

Projet d'allongement des voies 3 et 5, de pose d'un branchement, d'un arrêt mobile et d'un pont à bascule à la gare de Perregaux, présenté le 13 août 1879, avec un détail estimatif montant à.	fr. 25,200

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

. . . .

(N° 496)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 17 juillet 1879, 4 et 11 février 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE BELGE.

	fr.
Projet d'installation de communications téléphoniques entre les gares de Paris et de la Chapelle, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à	2.576
Projet d'agrandissement du service des voyageurs et de création d'un service de marchandises à la station d'Épinay, présenté le 24 octobre 1879, avec un détail estimatif montant à	655.760
LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.	
Projet d'établissement de nouvelles voies sur le quai ouest du bassin à flot du port de Boulogne, présenté le 22 octobre 1878, avec un détail estimatif montant à	44.800
Ensemble	703.136

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 140 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires sur l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 497)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et les demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées du 17 mars 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'établissement d'une salle d'attente fermée et chauffée dans le vestibule d'arrivée de la gare de Paris, présenté le 18 février 1880, avec un détail estimatif montant à . . . . fr. 7.056

LIGNE D'ALAIS AU POUZIN.

Projet d'installation de signaux à cloches entre le piquet 63k,700 et la limite des départements de l'Ardèche et du Gard au piquet 99k,723, présenté le 3 février 1880, avec un détail estimatif s'élevant à 32.000

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet d'installation d'un pont roulant à vapeur de 7 mètres pour les locomotives, en remplacement du pont roulant actuel de 5m,50, aux ateliers d'Arles, présenté le 12 février 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien. 14.790

Total. 53.846

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 498)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et les demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 8 octobre 1879, 4, 18 et 25 février 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	fr.
Projet d'établissement d'une communication 2-3 et de suppression de la communication 1-2 à la gare de Verrey, présenté le 16 janvier 1880, avec un détail estimatif montant à.	12.880
Projet d'élargissement du quai couvert et d'allongement du quai découvert à la gare de Villefranche, présenté le 15 janvier 1880, avec un détail estimatif montant à.	12.320
Projet d'établissement d'une communication de voies 2-3 à la gare de Couzon, présenté le 13 janvier 1880, avec un détail estimatif montant à.	6.944
Projet d'établissement d'une grue de six tonnes à la gare de Collonges-Fontaine, présenté le 15 janvier 1880, avec un détail estimatif montant à.	6.384

LIGNE DE LYON A GRENOBLE.

Projet d'établissement de nouvelles voies à la gare de Grenoble, pré-

senté le 17 janvier 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à.	fr. 111.000

LIGNE DE LYON A GENÈVE.

Projet d'établissement d'une voie de débord impaire à la gare de Virieu-le-Grand, présenté le 25 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	20.000
Ensemble.	169.528

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 499)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées du 10 mars 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'établissement d'une nouvelle voie de service avec plaque tournante à la gare d'Uchisy, présenté le 15 janvier 1880, avec un détail estimatif montant à	fr. 8.960

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet d'agrandissement des installations de la messagerie à la gare de Barbentane, présenté le 16 janvier 1880, avec un détail estimatif montant à.	121.000

LIGNE DE MOUCHARD AUX VERRIÈRES.

Projet d'établissement de signaux électriques à cloches entre les gares de Boujeailles et de Pontarlier, présenté le 5 février 1880, avec un détail estimatif montant à.	18.000

LIGNE D'ALAIS AU POUZIN.

Projet d'installation de signaux électriques à cloches entre la limite des départements de l'Ardèche et du Gard (point kilométrique 99k,723) et la gare d'Alais, présenté le 3 février 1880, avec un détail estimatif montant à.	33.000

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'installation d'une chaufferie à vapeur dans la gare de Lunel, présenté le 28 janvier 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau.	6.750
Ensemble.	187.710

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 500)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées du 17 mars 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément aux projets suivants :

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

	fr.
Projet d'installation d'un pont roulant à vapeur de 7 mètres pour locomotives, en remplacement du pont roulant actuel de 5m,50, aux ateliers d'Arles, présenté le 12 février 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à.	2.210

LIGNE DE CAVAILLON A APT.

Projet d'établissement d'une voie 4, avec transversale et plaques tournantes, à la gare de Maubec, présenté le 9 février 1880, avec un détail estimatif montant à.	17.900
Total.	20.110

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans les projets dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 501)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 4, 18 et 25 février 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément aux projets suivants :

LIGNE D'AUXERRE A NEVERS ET A CERCY-LA-TOUR.

	fr.
Projet de modification de la chaufferie à la gare de Clamecy, présenté le 2 décembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	3,808

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A BRIOUDE.

Projet de substitution d'une herse à l'appareil rectiligne de la chaufferie des bouillottes à la gare de Clermont-Ferrand, présenté le 23 décembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	2 000
Projet d'établissement d'une nouvelle chaufferie à bouillottes et d'une nouvelle lampisterie à la gare d'Arvant, présenté le 23 décembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	10,500

LIGNE DE LYON A GRENOBLE.

Projet d'établissement de nouvelles voies à la gare de Grenoble, pré-

senté le 17 janvier 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à. . . . . fr. 37.000

Ensemble. 53.308

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans les projets dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 502)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 6 novembre 1879 et 10 mars 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A BRIOUDE.

Projet d'agrandissement des installations de la messagerie et d'établissement d'un chariot sans fossé à la gare de Clermont-Ferrand, présenté le 21 janvier 1880, avec un détail estimatif montant à. . . . . fr. 48.000

LIGNE DE BRIOUDE A ALAIS.

Projet de construction d'une maison de poseur pour deux ménages au point 634k,766, présenté le 24 août 1879, avec un détail estimatif montant à.	fr. 9.000

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'installation d'une chaufferie à vapeur dans la gare de Lunel, présenté le 28 janvier 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à.	2.250
Ensemble.	59.250

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans les projets dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 503)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 18 et 25 février 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien

réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE, PAR LILLE ET VALENCIENNES.

	fr.
Projet d'établissement de gouttières sur la halle des voyageurs à la gare de Paris, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à	2.800
Projet d'établissement d'un nouveau compteur à gaz à la gare de la Chapelle, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à	5.712
Projet d'installation de prises d'eau spéciales pour pompes à incendie à vapeur, à la gare de la Chapelle et à la gare de la Plaine-Saint-Denis, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	17.360
Projet de pose d'une voie avec plaque et d'établissement d'un empierrement à la station de Méricourt, présenté le 20 septembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	13.328

LIGNES DE CREIL A SAINT-QUENTIN ET DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

Projet d'installation d'un fil télégraphique direct entre Tergnier et la frontière par Erquelines, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	13.440

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet de prolongement de la voie de ceinture et de pose d'une plaque de $4^{m},20$ à la station de Longpré, présenté le 20 septembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	4.256

EMBRANCHEMENT DE NOYELLES A SAINT-VALERY.

Projet de reconstruction du dortoir des mécaniciens et chauffeurs à la gare de Saint-Valery, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	1.120
Projet d'installation de taquets d'arrêt dans les stations de Saint-Denis, Enghien, Ermont, Herblay, Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône, Boran, Précy et Saint-Leu-d'Esserent (ligne de Paris à la frontière par Lille et Valenciennes), de Pierrefitte, Villiers-le-Bel, Gonesse et Chantilly (ligne de Paris à Creil par Chantilly), de Sannois (ligne d'Ermont à Argenteuil), de Cires-lez-Mello, Mouy et Beauvais (ligne de Creil à Beauvais), de Thourotte, Ribécourt, Ourscamp et Noyon (ligne de Creil à Saint-Quentin), de Crépy-Couvron (ligne de Tergnier à Laon) et de Fresnoy (ligne de Saint-Quentin à Erquelines), présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à	3.360
Total.	61.376

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 140 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 504)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi, à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu le décret du 9 juin 1877 (*), et notamment celles des dispositions dudit décret qui approuvent les travaux à exécuter pour l'allongement du bâtiment des voyageurs, au départ, à la gare de Bordeaux, et autorisent l'imputation de la dépense, montant à 35.504 francs, au compte complémentaire de l'ancien réseau;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil général des ponts et chaussées des 18 et 25 février dernier;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Allongement du bâtiment des voyageurs à la gare de Bordeaux-Saint-Jean, dont la dépense définitive s'élève, d'après le nouveau détail estimatif

	fr. c.
présenté le 5 décembre 1879, à.	44.166,43
Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs et de divers travaux à exécuter dans la station de Moux, tels que construction d'un nouveau pavillon de lieux d'aisances, avec lampisterie, construction et allongement de trottoirs, allongement de la cour des voyageurs en amont et en aval, modification du chemin d'accès à l'entrée de la cour des voyageurs et démolition de l'écurie placée à l'entrée de la cour, projet présenté le 23 septembre 1879, avec un détail estimatif arrêté à la somme de.	61.000,00
LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.	
Projet d'établissement d'une plaque tournante de 14 mètres de diamètre et de divers travaux accessoires à exécuter dans la station de Morceux, présenté le 8 décembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	37.128,00
Total.	142.294,43

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

Art. 2. — Sont rapportées celles des dispositions du décret du 9 juin 1877 qui ont approuvé les travaux à exécuter pour l'allongement du bâtiment des voyageurs (départ) dans la gare de Bordeaux et autorisé l'imputation de la dépense, montant à 35.504 fr., au compte complémentaire de l'ancien réseau.

. . . .

(N° 505)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie

des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits projets a été soumis, et notamment les avis du conseil général des ponts et chaussées du 3 janvier 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

	fr.
Projet d'agrandissement du bâtiment des archives à la gare de Bordeaux-Saint-Jean, présenté le 29 octobre 1879, avec un détail estimatif montant à	21.840

LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.

Projet d'allongement des voies des quais de l'Adour, à Bayonne, présenté le 22 juillet 1879, avec un détail estimatif rectifié s'élevant à	96.910
Total	118.750

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

Les dépenses relatives aux travaux d'agrandissement des archives à la gare de Bordeaux-Saint-Jean seront portées au compte des bâtiments communs aux deux réseaux que la compagnie possède à Bordeaux.

. . . .

(N° 506)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu le projet présenté par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la construction d'un pont sur rails à l'emplacement de l'ancienne passerelle dite *des Tricots* (ligne de Paris à Versailles, rive gauche);

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ledit projet a été soumis, et notamment la dépêche du ministre de la guerre du 13 février 1879 et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 6 mai et 15 octobre 1879 et 10 mars 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A VERSAILLES (RIVE GAUCHE).

Projet de construction d'un pont en maçonnerie à l'emplacement de l'ancienne passerelle dite *des Tricots*, présenté le 13 juillet 1879, avec un détail estimatif réglé à.	fr. 22.400

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 507)

[24 mai 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 28 janvier et 17 mars 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE, PAR LILLE ET VALENCIENNES.

	fr.
Projet de démolition des ateliers du service de la traction, d'installation et de modification de voies de triage à la gare de Fives, présenté le 20 septembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	126.716,80

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet d'agrandissement du service des marchandises à la station de Pérenchies, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	21.952,00
Projet de pose d'un bout de voie et d'une grue à plateau dans la gare de Dunkerque, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	9.744,00
Total.	158.412,80

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront impu-

tées sur le compte de 140 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 508)

[31 mai 1880.)

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement, par le boulevard Haussmann, jusqu'à la rue Taitbout, de la ligne de tramway de la Muette à la rue de Rome.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, avec le plan et le cahier des charges y annexés, le décret en date du 14 août 1878, portant :

1° Déclaration d'utilité publique et concession à la ville de Paris de l'établissement de trois voies ferrées à traction de chevaux dans cette ville, et notamment de la ligne de la Muette à la rue de Rome, sur le boulevard Haussmann;

2° Approbation du traité passé entre la ville de Paris et la compagnie générale des omnibus pour la rétrocession de l'entreprise;

Vu l'avant-projet présenté pour le prolongement jusqu'à la rue Taitbout de la susdite ligne de la Muette à la rue de Rome, notamment le plan visé par l'ingénieur en chef du contrôle le 13 novembre 1879;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur cet avant-projet, en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Vu le procès-verbal de la commission d'enquête en date du 28 juillet 1879;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Paris du 14 août 1879;

Vu la lettre du préfet de police en date du 27 septembre 1879;

Vu le cahier des charges arrêté par le ministre des travaux publics;

Vu le traité passé, les 16 septembre-1er octobre 1879, entre le préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, et la compagnie générale des omnibus, pour la rétrocession de l'entreprise;

Vu le rapport de l'ingénieur en chef du contrôle du 13 novembre 1879 :

Vu la lettre, en date du 20 novembre 1879, par laquelle le préfet de la Seine sollicite, au nom de la ville de Paris :

1° La concession du prolongement projeté;

2° L'approbation du traité de rétrocession en date des 16 septembre-1er octobre 1879, ci-dessus visé;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 22 décembre 1879;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur en date du 24 janvier 1880;

Vu la délibération du conseil municipal de Paris en date du 25 mars 1880;

Vu la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement, par le boulevard Haussmann, jusqu'à la rue Taitbout, de la ligne de tramway de la Muette à la rue de Rome, suivant les dispositions générales du plan du 13 novembre 1879, ci-dessus visé.

Art. 2. — Il sera pourvu à l'établissement et à l'exploitation de ce prolongement par la ville de Paris, à ses risques et périls et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, également ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé, les 16 septembre-1er octobre 1879, entre le préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, et la compagnie générale des omnibus, pour la rétrocession de l'entreprise. Ce traité, ainsi que le plan et le cahier des charges mentionnés aux articles 1er et 2 ci-dessus, resteront annexés au présent décret.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. — La voie ferrée destinée au service des voyageurs et des marchandises à établir en prolongement de celle déjà concédée à la ville de Paris par décret du 14 août 1870 suivra le boulevard Haussmann et aboutira au carrefour formé par ledit boulevard et les rues Taitbout et du Helder.

Art. 2. — La présente concession est faite à la ville de Paris aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au décret du 14 août 1878.

Art 3. — Les prix de péage et de transport fixés par le décret du

14 août 1878 sont d'ailleurs déclarés applicables au parcours entier de la nouvelle ligne étendue jusqu'à la rue Taitbout.

Accepté par la compagnie générale des omnibus :
Paris, le 13 novembre 1879.
Les Administrateurs,
Signé Ch. Berthier.
Signé de Saint-Paul.

Accepté au nom de la ville de Paris :
Paris, le 15 novembre 1879.
Le Sénateur, Préfet de la Seine,
Signé Hérold.
Approuvé :
Paris, le 31 mai 1880.
Le Ministre des travaux publics,
Signé H. Varroy.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Art. 1er. — La ville de Paris, qui est en instance pour obtenir la concession du prolongement jusqu'à la rue Taitbout de la ligne actuelle de tramways de la Muette à la rue de Rome, s'engage à rétrocéder à la compagnie générale des omnibus de Paris l'établissement et l'exploitation de ce prolongement pour une durée égale à la concession.

Art. 2. — Par le fait de cette rétrocession, la compagnie générale des omnibus sera assujettie envers la ville à toutes les obligations qui seront imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'elle sera subrogée aux avantages résultant, pour la ville, de ce même cahier des charges.

Accepté par la compagnie générale des omnibus :
Paris, le 16 septembre 1879.
Les Administrateurs,
Signé Ch. Berthier.
Signé de Saint-Paul.

Accepté au nom de la ville de Paris :
Paris, le 1er octobre 1879.
Le Sénateur, Préfet de la Seine,
Signé Hérold.

(N° 509)

[31 mai 1880.]

Décret qui fixe le maximum des avances à faire pour les frais d'études et de missions concernant l'établissement du chemin de fer du Soudan.

Le Président de la République française,

Vu l'article 94 du décret du 31 mai 1862 (*), sur la comptabilité publique, et l'article 1er du décret du 3 mars 1880 ;

(*) *Annales* 1862, p. 284.

Considérant que les frais des études relatives à l'établissement d'un chemin de fer entre l'Algérie et le Soudan nécessiteront des envois de fonds sur des points très éloignés de centres de population et même des voies de communication; que, dès lors, les limites fixées pour le maximum des avances et le délai de justification de leur emploi ne sauraient être maintenus sans de graves inconvénients;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur et des cultes, d'après les propositions du gouverneur général de l'Algérie,

Décrète :

Art. 1er. — Le maximum des avances autorisées par l'article 94 du décret du 31 mai 1862 est porté à la somme de 50.000 francs, dans le cas spécial où ces avances concerneront les frais d'études et de missions ayant pour objet l'établissement des différentes sections du chemin de fer susdésigné.

Art. 2. — Le délai fixé par l'article 94 susvisé pour la production aux trésoriers-payeurs d'Algérie des justifications relatives auxdites avances reste étendu à la limite de quatre-vingt-dix jours précédemment fixée par le décret du 3 mars 1880.

Art. 3. — Le ministre de l'intérieur et des cultes, le ministre des travaux publics, le ministre des finances et le gouverneur général de l'Algérie sont chargés de l'exécution du présent décret.

(N° 510)

[3 juin 1880.]

Décret relatif aux subventions à allouer aux communes et aux départements pour les travaux de voirie.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur et des cultes;

Vu l'article 4 de la loi du 12 mars 1880;

Vu les lois des 11 juillet 1868, 25 juillet 1873 et 10 avril 1879;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les subventions à allouer aux communes et aux départements en vertu de l'article 4 de la loi du 12 mars 1880 leur seront attribuées pour des travaux à déterminer chaque année.

Elles seront accordées, en ne tenant compte que de la portion à couvrir à l'aide des ressources extraordinaires : 1° aux communes,

pour les chemins vicinaux ordinaires, en raison inverse de la valeur du centime communal, conformément au tableau A ci-annexé; 2° aux départements, pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun, en raison inverse également du produit, par kilomètre carré, du centime départemental, conformément au tableau C ci-annexé.

Art. 2. — La dépense des travaux de construction pour lesquels les communes demanderont des subventions sera déterminée par des projets régulièrement dressés et approuvés.

Art. 3. — Elles devront affecter à ces travaux :

1° Leurs revenus ordinaires disponibles;

2° Les fonds libres de la vicinalité;

3° Le reliquat de leurs ressources spéciales, déduction faite de toutes les dépenses obligatoires correspondantes.

Art. 4. — La dépense restant à couvrir, après emploi des ressources énumérées à l'article précédent, sera supportée par les communes, le département et l'État.

Les communes y contribueront dans les limites fixées par le tableau A précité. Le surplus sera couvert par une subvention que l'État et le département acquitteront dans la proportion indiquée pour chacun d'eux par le tableau B ci-annexé.

Art. 5. — A moins de circonstances exceptionnelles, les communes ne pourront obtenir le concours du département et de l'État pour la construction de nouveaux chemins que si elles poursuivent l'exécution de ceux pour lesquels des subventions leur auront déjà été accordées en vertu de la présente loi. Dans tous les cas, elles devront préalablement justifier qu'elles consacrent aux travaux de la vicinalité la totalité de leurs ressources spéciales, et qu'elles sont en mesure d'entretenir leurs chemins déjà construits.

Art. 6. — Les départements qui demanderont des subventions en faveur des chemins de grande communication ou d'intérêt commun devront affecter à la dépense le reliquat de leurs ressources spéciales.

Art. 7. — Le déficit qui sera déterminé, conformément aux règles établies ci-dessus, par les communes, sera supporté par le département et l'État, dans la proportion indiquée au tableau C ci-annexé.

Art. 8. — Les subventions à accorder aux communes par les départements ne pourront pas être prélevées sur le montant des ressources spéciales ordinaires qu'ils devront employer eux-mêmes pour obtenir des subventions de l'État. Le produit de leurs

emprunts remboursables au moyen de ces mêmes ressources ne sera pas considéré non plus comme susceptible de former leur part contributive de la dépense, quand ils auront recours à la participation de l'État.

Art. 9. — Immédiatement après la clôture de la session dans laquelle le conseil général aura arrêté l'état des travaux de construction à subventionner, le préfet transmettra au ministre de l'intérieur et des cultes la délibération prise par cette assemblée, en y joignant les justifications prescrites par le règlement. Le ministre prescrira les mesures nécessaires pour faire mettre à la disposition des communes et des départements, par la caisse des chemins vicinaux, les subventions auxquelles ils auront droit.

Art. 10. — Les subventions de l'État ne seront versées que sur la justification que les communes et les départements auront déjà employé au payement de leurs travaux la totalité des ressources en argent qu'ils auront pris l'engagement d'y affecter.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

Art. 11. — Si les chemins à subventionner font partie du réseau constitué en exécution de la loi du 11 juillet 1868, les communes et les départements devront y appliquer, en outre des ressources énumérées aux articles 3 et 6 du présent règlement, les subventions qui leur auraient été accordées en vertu de cette loi.

Art. 12. — Jusqu'à la fin de la période d'exécution de la loi du 11 juillet 1868, les fonds provenant d'emprunts contractés en vertu des lois des 11 juillet 1868 et 10 avril 1879, et dont il n'a pas encore été fait emploi, ne pourront donner lieu à l'obtention de subventions que si on leur conserve la destination spéciale à laquelle ils sont affectés.

Il en sera de même des autres ressources extraordinaires qui sont comptées comme sacrifices pour la répartition des subventions accordées par application de la loi du 10 juillet 1868.

. . . .

TABLEAU A,

Servant à déterminer la part de dépense à couvrir par les communes au moyen de ressources extraordinaires et le montant de la subvention qui doit leur être allouée pour les chemins vicinaux ordinaires.

VALEUR DU CENTIME.	PORTION DE LA DÉPENSE à couvrir	
	par les communes au moyen des ressources extraordinaires.	au moyen des subventions de l'État et du département.
	p. 100.	p. 100.
Au-dessous de 20 francs	20	80
20f,01 à 40 francs	25	75
40 ,01 à 60 —	30	70
60 ,01 à 80 —	35	65
80 ,01 à 100 —	40	60
100 ,01 à 200 —	50	50
200 ,01 à 300 —	60	40
300 ,01 à 600 —	70	30
600 ,01 à 900 —	80	20
900 ,01 et au-dessus	90	10

TABLEAU B,

Indiquant suivant quelles proportions l'État et le département supporteront la subvention revenant aux communes d'après le tableau A.

VALEUR DU CENTIME par kilomètre carré.	PART DE SUBVENTION à la charge	
	de l'État.	du département.
	p. 100.	p. 100.
Au-dessous de 2 francs	80	20
2f,01 à 2f,50	75	25
2 ,51 à 3 ,00	70	30
3 ,01 à 3 ,50	65	35
3 ,51 à 4 ,00	60	40
4 ,01 à 5 ,00	50	50
5 ,01 à 6 ,00	40	60
6 ,01 à 9 ,00	30	70
9 ,01 à 15 ,00	20	80
15 ,01 et au-dessus	10	90

TABLEAU C,

Servant à déterminer pour les chemins de grande communication et d'intérêt commun la part des dépenses à couvrir par les départements au moyen de ressources extraordinaires et le montant de la subvention qui doit leur être allouée par l'État.

VALEUR DU CENTIME par kilomètre carré.	COEFFICIENT de subvention.	DÉPENSE à couvrir par le département.
	p. 100.	p. 100.
Au-dessous de 2 francs	50	50
2f,01 à 2f,50	45	55
2,51 à 3,00	40	60
3,01 à 3,50	35	65
3,51 à 4,00	30	70
4,01 à 5,00	25	75
5,01 à 6,00	20	80
6,01 à 9,00	15	85
9,01 et au-dessus	10	90

(N° 511)

[11 juin 1880.]

Décret qui ouvre au ministre de l'intérieur, sur l'exercice 1880, un crédit de 4.475f,01 à titre de fonds de concours versés au Trésor pour travaux publics en Algérie.

Le Président de la République française,

Vu la loi de finances du 21 décembre 1879, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses pour l'exercice 1880;

Vu l'article 52 du décret du 31 mai 1862, relatif aux fonds de concours;

Vu les déclarations de recettes ci-annexées, au nombre de quatre, et constatant le versement, au profit de l'État, d'une somme de 4.961f,82, s'appliquant :

1° Pour 4.475f,01, au prix d'aliénation de parcelles acquises par voie d'expropriation pour le percement de la rue Nationale, à Constantine, avec les fonds avancés à l'État par la Société générale algérienne, et revendues par le domaine dans le courant des années 1878 et 1879;

2° Pour 486f,81, aux intérêts de retard de ladite somme;

Vu la lettre du ministre des finances;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur et des cultes, d'après les propositions du gouverneur général de l'Algérie,

Décrète :

Art. 1er. — Il est accordé au ministre de l'intérieur et des cultes, au delà des crédits ouverts par la loi de finances du 21 décembre 1879, au titre du budget extraordinaire de l'Algérie (chapitre unique. — *Exercice* 1880), un crédit de 4.475f,01.

Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert par l'article précédent au moyen de ressources versées au Trésor, à titre de fonds de concours, pour travaux publics.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 512)

[16 janvier 1880.]

Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Approbation préfectorale. — Marché ne devenant définitif que par l'approbation sans réserves des parties. — Point de départ du délai d'exécution. — Travaux non abandonnés : pas de dommages-intérêts pour retard dans l'exécution. — (Sieur Lalou.) — *Entrepreneur fondant sa demande en nullité du traité qu'il a passé avec une ville, sur un prétendu défaut d'approbation préfectorale. Rejet : Ce traité a été approuvé d'abord implicitement par l'autorisation donnée à la ville d'emprunter la somme nécessaire pour l'exécution du travail, et ensuite expressément : de plus, il a reçu un commencement d'exécution. — Un traité passé entre une commune et des entrepreneurs n'est définitif que du jour où il a été accepté et signé par toutes les parties. — En conséquence, si le traité est subordonné à la réalisation d'un emprunt dans le délai d'un an, le point de départ du délai court, non pas du jour où le traité n'a été accepté par l'entrepreneur qu'avec une réserve contraire aux dispositions du traité, mais seulement du jour où il a été signé purement et simplement. Décidé, dans l'espèce, que l'emprunt avait été réalisé dans le délai imposé. — Quand les travaux n'ont pas été abandonnés et que la ville ne*

justifie d'aucune diligence à l'effet de contraindre l'entrepreneur à leur achèvement, elle n'est pas fondée à réclamer des dommages-intérêts pour retard dans l'exécution. — Procédure : Conseil d'Etat. Recours incident contre une partie qui n'est pas appelante. — Un recours incident peut-il être formé contre une partie qui ne s'est pas pourvue et par voie de conséquence seulement, contre une autre partie qui s'est pourvue? — Non résolu.

Vu la requête présentée pour le sieur Lalou, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 31 août 1877, par lequel le conseil de préfecture du Nord a refusé de prononcer la résiliation du traité intervenu, le 20 novembre 1875, entre le requérant, la ville d'Avesnes et les sieurs Redu et Cie, pour la distribution des eaux de ladite ville; ce faisant, attendu que par le traité du 20 novembre 1875, le sieur Lalou avait fait agréer à son lieu et place les sieurs Redu et Cie, qui étaient devenus ainsi concessionnaires de l'entreprise de la distribution des eaux, que si ce traité stipulait que le requérant ne serait dégagé des obligations par lui précédemment contractées que le jour où la distribution des eaux fonctionnerait dans la ville, il y était établi, d'autre part, que le caractère exécutoire de ce traité serait subordonné à la réalisation de l'emprunt que la ville devrait contracter dans un délai maximum d'une année ; que l'année s'étant écoulée sans que l'emprunt ait été réalisé, le requérant était en droit de soutenir que depuis le 21 novembre 1876 il se trouvait dégagé de ses obligations et que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture lui a opposé que le traité ne pouvait prendre date que du 21 mars 1876, époque à laquelle le requérant avait seulement consenti à y apposer sa signature; attendu d'ailleurs que le traité précité n'a été l'objet d'aucune approbation spéciale de la part de l'autorité préfectorale et que cette approbation indispensable pour la validité dudit traité n'a pu être remplacée par l'autorisation donnée par le préfet pour la réalisation de l'emprunt; déclarer nul et non avenu à l'égard du sieur Lalou le traité du 20 novembre 1875, et condamner la ville d'Avesnes en tous les dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville d'Avesnes tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours principal du sieur Lalou, attendu que ledit sieur Lalou était lié vis-à-vis de la ville par un premier traité du 25 septembre 1872 et que la ville n'a jamais entendu le dégager de ses obligations, qu'aucune clause pénale du traité du 21 novembre 1875 ne dégageait les parties dans le cas où l'emprunt nécessaire pour l'exécution des travaux n'aurait

pas été réalisé dans l'année; que, d'ailleurs, le traité signé par le maire le 21 novembre 1875 n'a été accepté par le sieur Lalou que le 21 mars 1876, et que, dès lors, ce n'est qu'à cette date que ce traité est devenu définitif, que l'emprunt effectué par la ville au mois de janvier 1877 a donc été réalisé dans le délai fixé par le contrat; que ledit traité approuvé par l'arrêté du préfet qui a autorisé l'emprunt a d'ailleurs été l'objet d'une approbation régulière avant que la ville en eût demandé l'exécution : et statuant sur le recours incident, attendu que les travaux des sieurs Redu et Cie n'ont consisté que dans l'établissement du local destiné à recevoir une machine à vapeur, que le bâtiment et la machine ont été saisis par autorité de justice et que depuis les travaux ont été complètement abandonnés, condamner solidairement le sieur Lalou avec les sieurs Redu et Cie à exécuter les travaux et, faute par eux de les avoir terminés dans le mois qui suivra la notification de la décision à intervenir, les condamner à une indemnité de 200 francs par chaque jour de retard; condamner le sieur Lalou pour le préjudice causé par l'inexécution des travaux à la somme de 10.000 francs, le condamner à tous les dépens;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Lalou, par lequel ledit sieur Lalou déclare persister dans ses précédentes conclusions et conclut, en outre, à ce que le recours incident de la commune d'Avesnes soit rejeté comme non recevable attendu que ledit recours ne peut être formé d'intimé à intimé et que, les sieurs Redu et Cie ne s'étant pas pourvus contre l'arrêté attaqué, la ville ne peut prendre aucunes conclusions contre eux, ni par voie de conséquence contre le requérant; attendu d'ailleurs que ledit recours est mal fondé et doit être rejeté avec dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions du sieur Lalou tendant à faire décider que le traité relatif à la distribution des eaux dans la ville d'Avesnes, et intervenu entre ladite ville, les sieurs Redu et Cie et le requérant, soit déclaré nul et non avenu à l'égard dudit sieur Lalou :

En ce qui touche le moyen tiré du défaut d'approbation du traité précité :

Considérant que, par arrêté du 22 mai 1876, le préfet du Nord a autorisé la commune d'Avesnes à emprunter la somme nécessaire pour faire face aux dépenses des travaux de la distribution d'eau à installer dans ladite commune; que le traité intervenu entre la commune, les sieurs Redu et Cie et le sieur Lalou a été approuvé le 13 avril 1877 par le préfet; qu'il résulte de l'instruction que ledit traité a reçu un commencement d'exécution; que, dès lors, le

sieur Lalou n'est pas fondé à prétendre que le traité précité est nul pour n'avoir pas été revêtu de l'approbation préfectorale;

En ce qui touche le moyen tiré de ce que la ville d'Avesnes n'ayant pas réalisé dans le délai fixé par le traité l'emprunt nécessaire aux travaux, le requérant se trouverait par suite dégagé des obligations résultant pour lui dudit traité :

Considérant qu'il résulte de l'article 1er du traité, en date du 20 novembre 1875, que le sieur Lalou, pour tout ce qui concerne la distribution des eaux, subroge à tous ses droits et obligations les sieurs Redu et Cie, et que le sieur Lalou ne sera dégagé de ses obligations que le jour où la distribution des eaux fonctionnera dans la ville d'Avesnes; que le sieur Lalou auquel ce traité a été présenté à la date susindiquée ne l'a approuvé qu'en y insérant une réserve contraire aux dispositions dudit traité; que le requérant reconnaît que ce n'est que le 21 mars 1876 qu'il a signé purement et simplement le traité dont il s'agit, que si ce traité a conservé alors la date du 20 novembre 1875, ledit traité n'est cependant devenu définitif que le 21 mars 1876 et que c'est de cette dernière date que court le délai prévu par le contrat dans l'intention commune des parties; que l'emprunt qui devait être contracté dans le délai d'une année a été autorisé par le préfet dès le 22 mai suivant et réalisé dans le mois de janvier 1877; que, dès lors, le sieur Lalou n'est pas fondé à prétendre qu'il est dégagé de ses obligations vis-à-vis de la ville d'Avesnes, par le motif que ladite ville n'aurait pas réalisé son emprunt dans le délai fixé par le contrat;

Sur le recours incident de la ville d'Avesnes tendant à ce que les sieurs Lalou et Redu et Cie soient condamnés solidairement à exécuter les travaux de la distribution des eaux et, faute par eux de le faire, à ce qu'ils soient condamnés à payer à la ville une indemnité de 200 francs par chaque jour de retard.

Sans qu'il soit besoin d'examiner la fin de non-recevoir opposée par le sieur Lalou au recours incident et tirée de ce que les sieurs Redu et Cie ne s'étant pas pourvus contre l'arrêté attaqué, la ville ne pourrait prendre de conclusions incidentes contre eux et par voie de conséquence contre le requérant qui ne devrait être considéré que comme garant des engagements pris par les sieurs Redu et Cie :

Considérant que l'arrêté attaqué déclare que les travaux de la distribution des eaux sont en cours régulier d'exécution; que si dans son recours incident la ville allègue que, postérieurement audit arrêté, ces travaux ont été suspendus et que les sieurs

Redu et Cie sont dans l'impossibilité de les continuer, ces allégations sont formellement contredites par le sieur Lalou ; qu'il résulte de l'instruction que les travaux ne sont pas abandonnés ; que d'ailleurs la ville ne justifie d'aucune diligence à l'effet de contraindre les entrepreneurs à achever lesdits travaux ; que, dès lors, la ville n'est pas fondée à demander, en l'état, que le sieur Lalou soit condamné solidairement avec les sieurs Redu et Cie à exécuter lesdits travaux dans le délai d'un mois à dater de la notification de la décision à intervenir, ou, faute par eux de le faire, leur condamnation à une indemnité de 200 fr. par chaque jour de retard ;

Sur les conclusions de la ville d'Avesnes tendant à faire condamner le sieur Lalou à lui payer la somme de 10.000 francs à titre de dommages-intérêts :

Considérant que la ville d'Avesnes ne justifie actuellement d'aucun préjudice de nature à lui faire accorder des dommages-intérêts. (Rejet. Les dépens seront supportés par le sieur Lalou, sauf ceux occasionnés par le recours incident qui resteront à la charge de la ville d'Avesnes.)

(N° 513)

[16 janvier 1880.]

Travaux publics. — Dommages postérieurs à l'expropriation. — Droit à indemnité. — Renvoi devant le conseil de préfecture. — Non-lieu à statuer quant à présent sur une demande d'intérêts. — (Sieur Tambon.) *— Malgré l'allocation d'une indemnité par le jury, un propriétaire est fondé à réclamer devant le conseil de préfecture une nouvelle indemnité pour le dommage postérieur à l'expropriation et occasionné par l'exécution défectueuse d'un chemin d'exploitation que l'expropriant s'était engagé devant le jury à établir, sans en indiquer les conditions. — Renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour être statué après expertise préalable* (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Tambon tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture des

---

(*) Voir les arrêts des 12 mai 1876, compagnie de Lyon, *Ann.* 1878, p. 115; — 28 mars 1879, compagnie de Lyon, *Ann.* 1880, p. 580. — Aucoc, 2e édit., t. II, nos 837 et suiv. 865.

Hautes-Alpes du 22 janvier 1877, en tant que cet arrêté a rejeté la demande en indemnité par lui dirigée contre la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, en réparation du dommage que cette compagnie lui aurait causé en construisant dans de mauvaises conditions de viabilité un chemin d'exploitation de 5 mètres de largeur entre la ligne de Cavaillon à Gap et la carrière de la Barque, dont le requérant possède une partie sur le territoire de la commune d'Eyguians; ce faisant, attendu que le conseil de préfecture n'a pu substituer à l'expertise obligatoire une visite des lieux; qu'il est, en outre, sorti des limites de sa compétence, en interprétant la décision du jury; que d'ailleurs il l'a mal interprétée; attendu, enfin, que les conditions d'exécution du chemin d'exploitation construit par la compagnie rendent presque impossible la continuation de l'exploitation de la carrière; allouer au requérant, avec les intérêts et les intérêts des intérêts, l'indemnité par lui réclamée devant le conseil de préfecture; subsidiairement renvoyer les parties devant ledit conseil, pour qu'il soit statué sur la demande après une expertise contradictoire, et condamner la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée aux dépens;

Vu... défense tendant au rejet avec dépens, attendu que si le conseil de préfecture n'a pas ordonné une expertise c'est parce que le dommage n'était pas de nature à donner droit à une indemnité; qu'en effet les difficultés d'accès et autres que l'établissement du chemin de fer a créées à l'exploitation de la carrière du requérant ont été prises en considération par le jury; qu'aucun doute n'existant sur le sens de la décision du jury, le conseil de préfecture n'a pas eu à l'interpréter et en a simplement fait application à la demande; et qu'il a pu très régulièrement procéder à une visite des lieux, afin de reconnaître si le chemin latéral avait été exécuté conformément au projet;

Vu, (Réplique: le chemin latéral n'a jamais été reçu par le service du contrôle, et les conditions suivant lesquelles il a été établi n'ont été arrêtées par la compagnie que postérieurement à la décision du jury);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant qu'il n'est pas contesté, d'une part, que, lors des expropriations auxquelles a donné lieu en 1872 l'ouverture de la ligne de Cavaillon à Gap, la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée a pris devant le jury l'engagement, dont il lui a été donné acte, d'établir latéralement à la voie un chemin de 5 mètres de largeur devant se relier à la route nationale n° 93,

et destiné à desservir la carrière de la Barque, dont le sieur Tambon est pour partie propriétaire ; et, d'autre part, que la seule feuille de dessins qui a été soumise au jury pour lui indiquer le tracé du chemin d'exploitation à établir entre la voie ferrée et la portion non expropriée de la carrière, était un plan parcellaire qui ne contenait aucune indication ni sur le profil de ce chemin, ni sur les courbes et nivellements des divers passages qui devaient permettre d'accéder dudit chemin à la route nationale ;

Considérant que le sieur Tambon fonde la demande en indemnité qu'il dirige contre la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, sur ce que cette compagnie a construit le chemin dont il s'agit avec des rampes atteignant $0^m,13$ par mètre et des tournants brusques n'ayant pas plus de 5 mètres de rayon, sur ce qu'elle l'a ouvert au pied d'un talus à pic, de plusieurs mètres de hauteur, surplombant le chemin de la voie ferrée, de telle sorte que les blocs extraits de la carrière roulent du haut du talus sur le chemin et jusque sur la voie, et sur ce que la compagnie a ainsi rendu à peu près impossible la continuation de l'exploitation de la carrière de la Barque ; que le requérant allègue donc une cause de dommage postérieure à l'expropriation et qui ne pouvait pas être prévue lorsqu'a été rendue la décision de jury ; que le préjudice dont il se plaint constitue un dommage résultant de l'exécution de travaux publics ; qu'aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, le conseil de préfecture aurait dû, avant de statuer sur la demande du sieur Tambon, la soumettre à une expertise, et que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture, pour qu'il soit prononcé à nouveau sur les réclamations du requérant, après qu'il aura été procédé à une expertise contradictoire et, au besoin, à une tierce expertise ;

En ce qui concerne la demande des intérêts, et des intérêts des intérêts :

Considérant qu'il n'y a lieu, en l'état, de statuer sur ladite demande. (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué après expertise, et au besoin après tierce expertise. Compagnie condamnée aux dépens. Surplus des conclusions du sieur Tambon rejeté).

(N° 514)

[16 janvier 1880.]

Voirie (grande). — Rivière navigable. — Délimitation. — (Sieurs Amiot, Barbereau et autres.) — *Recours pour excès de pouvoirs contre un arrêté préfectoral délimitant la rive gauche de la Sèvre Niortaise, sur le territoire de la commune de Sansais, et comprenant, d'après le demandeur, des propriétés privées que ne recouvraient pas les plus hautes eaux coulant à pleins bords, avant les travaux d'approfondissement et de rectification exécutés par l'Etat* (*). *Vérification préalable ordonnée par le Conseil d'Etat et confiée à l'inspecteur général des ponts et chaussées de la circonscription, en présence du maire et des propriétaires des terrains litigieux. — Arrêté préfectoral prétendu non signé. — Grief démenti par la production d'une expédition authentique.*

Vu la requête pour les sieurs Amiot, Barbereau et autres tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler, pour excès de pouvoirs, une décision du 19 janvier 1874, par laquelle le ministre des travaux publics a rejeté les réclamations par eux dirigées contre un arrêté du préfet des Deux-Sèvres, du 11 mai 1870, portant délimitation de la rive gauche de la rivière de la Sèvre Niortaise, entre le canal de Coulon à la Garette et le lieu dit le Paradis, sur le territoire de la commune de Sansais; ce faisant, attendu que l'arrêté préfectoral du 11 mai 1870 est nul en la forme, comme ne portant pas la signature du préfet, et qu'il est entaché d'excès de pouvoirs, comme ayant étendu abusivement les limites du domaine public le long des rives de la Sèvre Niortaise, en ce qu'il a compris dans le lit de cette rivière des terrains que ne recouvrent pas les plus hautes eaux coulant à pleins bords sans débordement, terrains qui constituaient des alluvions et qui étaient susceptibles de propriété privée au profit des riverains; déclarer nul cet arrêté ainsi que la décision ministérielle attaquée;

Vu les observations en défense du ministre des travaux publics tendant au rejet du pourvoi, attendu, en la forme, qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté du 11 mai 1870 a été signé par le préfet,

(*) Voir notamment Conflits : 11 janvier 1873, de Paris; 1er mars 1873. Gaillié, *Ann.* 1874, p. 34 et 178.

et attendu, au fond, que l'arrêté de délimitation de 1870 n'a pas eu pour objet, ainsi que le prétendent les requérants, d'enrichir l'État au détriment des riverains de la Sèvre, qu'il ne s'est proposé que de fixer les points jusqu'où s'étendent, à raison de la configuration du sol, les rives de ce fleuve, et qu'il a assigné au domaine public les limites mêmes qu'atteignent les hautes eaux avant tout débordement; qu'ainsi cet arrêté n'est entaché d'aucun excès de pouvoir;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les sieurs Amiot et autres dans lequel les requérants maintiennent leurs précédentes conclusions, et demandent subsidiairement qu'il soit procédé, en présence des propriétaires intéressés, soit par un inspecteur général des ponts et chaussées, soit par tout autre, à une vérification portant sur le point de savoir si les terrains litigieux sont recouverts pendant les crues d'hiver par les eaux de la Sèvre Niortaise coulant à pleins bords;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 8 janvier 1790, 22 novembre, 1er décembre 1790 et 19-22 juillet 1791;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872;

En ce qui touche la régularité de l'arrêté préfectoral attaqué:

Considérant que l'expédition authentique, qui figure au dossier, de l'arrêté du 11 mai 1870, par lequel a été délimitée la rive gauche de la Sèvre Niortaise sur le territoire de la commune de Sansais, porte la signature du préfet qui a pris cet arrêté; qu'ainsi les requérants ne sont pas fondés à soutenir que ledit arrêté est nul comme n'ayant pas été signé:

Au fond:

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement et qu'il y a lieu d'ordonner, avant faire droit, une vérification contradictoire à l'effet de reconnaître si les terrains litigieux qui ont été compris dans les limites du domaine public, comme faisant partie du lit de la Sèvre Niortaise, étaient, avant les travaux d'approfondissement et de rectification de cette rivière, exécutés postérieurement à l'arrêté du 11 mai 1870, recouverts par les eaux de la Sèvre coulant à pleins bords avant tout débordement;

Art. 1er. — Il sera procédé avant faire droit, par l'inspecteur général des ponts et chaussées de la circonscription, en présence du maire de Sansais et des propriétaires des terrains litigieux ou de leurs représentants dûment appelés, à une vérification ayant pour objet de reconnaître si les terrains susdits étaient, antérieurement à 1870, recouverts par les eaux de la Sèvre Niortaise coulant à pleins bords sans débordement.

(N° 515)

[16 janvier 1880.]

Voirie (grande). — Rivière navigable. — Amarrage.— Contravention à l'arrêt de 1777 *et non à l'ordonnance d'août* 1681. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Lancien et Bertin.) — *Le fait d'avoir amarré un chaland à un faisceau de pieux supportant un fanal constitue une contravention de grande voirie. — Ce fait est de nature à dégrader et à ébranler l'ouvrage. — Ledit faisceau de pieux se trouvant dans la Seine, à* 35 *kilomètres en aval du port de Rouen, y a-t-il contravention de voirie maritime ou de voirie fluviale? — Résolue dans le dernier sens. — Condamnation du patron à* 16 *francs d'amende et aux frais du procès-verbal: armateur déclaré civilement responsable.*

Vu le recours présenté par le ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 4 mars 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a renvoyé des fins d'un procès-verbal de contraventention de grande voirie, le sieur Lancien, patron du chaland *le Normand*, et le sieur Bertin, armateur, propriétaire dudit chaland; ce faisant, attendu que la navigation entre Rouen et la mer ayant un caractère essentiellement maritime, le fait d'avoir amarré un bateau à un faisceau de pieux contenant un fanal situé en Seine, dans la passe des Meules, constitue une contravention prévue par l'article 3 (livre 4, titre 1er) de l'ordonnance royale d'août 1681, condamner le sieur Lancien à une amende de 16 francs, et déclarer le sieur Bertin civilement responsable;

Vu les observations du sieur Bertin tendant au rejet du pourvoi, attendu que le fanal des Meules étant situé à 40 kilomètres en amont des limites séparatives entre la mer et la Seine, il ne peut être fait dans l'espèce application de l'article 3 (liv. 5, tit. 1er) de l'ordonnance d'août 1681 dont les dispositions concernent seulement les ports, côtes et rivages de la mer;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal dressé le 7 octobre 1878 que le sieur Lancien, patron du chaland *le Normand*, a amarré ledit chaland sur le faisceau de pieux supportant le fanal

n° 27 des Meules, situé en Seine à 35 kilomètres environ en aval du port de Rouen; que ces faits, qui étaient de nature à ébranler et à dégrader ledit ouvrage, constituaient une contravention à l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777; qu'aux termes dudit article et de l'article 1er de la loi du 23 mars 1842, le sieur Lancien était passible d'une amende de 16 à 300 francs; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Lancien des fins du procès-verbal dressé contre lui. (Arrêté annulé. Le sieur Lancien condamné à 16 fr. d'amende et aux frais du procès-verbal. Sieur Bertin, armateur, déclaré civilement responsable.)

(N° 516)

[17 janvier 1880.]

Travaux publics. — Compétence. — Dommage. — Ouvrier blessé. — Action contre un conducteur des ponts et chaussées représentant l'Etat. — Intervention de l'Etat. — Compétence administrative. — [Sieurs Bruno et Barra contre sieur Bijon (Haute-Savoie.)] — *L'action en dommages-intérêts que des ouvriers intentent contre un conducteur des ponts et chaussées, à raison de blessures reçues dans l'exécution d'un travail public fait par un entrepreneur pour le compte de l'administration représentée par ce conducteur, ne peut être appréciée que par la juridiction administrative, à l'exclusion de l'autorité judiciaire. — Dans le sens de la compétence judiciaire, les demandeurs soutenaient qu'il s'agissait d'un délit de blessures involontaires; mais le tribunal des conflits constate que l'action n'a été introduite qu'après une enquête qui n'a abouti à aucune poursuite correctionnelle.— Le préfet avait déclaré intervenir au nom de l'Etat dans l'instance engagée contre le conducteur, son agent, et accepter les conséquences de cette intervention au point de vue de la responsabilité civile : il avait, en outre, réclamé la disjonction de l'action dirigée contre le conducteur de celle qui s'adressait a l'entrepreneur des travaux. — Conflit confirmé en ce qui touche la demande dirigée contre le sieur Bijon* (*).

(*) M. le commissaire du gouvernement a proposé en ces termes l'infirmation de l'arrêté de conflit :

« Le préfet nous paraît s'être trompé en revendiquant pour l'autorité administrative la connaissance de la contestation.

« D'abord, en fait, de quoi s'agissait-il? Le 18 mai 1878, un accident se pro-

Vu l'arrêté, en date du 4 novembre 1879, par lequel le préfet du département de la Haute-Savoie a élevé le conflit d'attributions dans l'instance pendante devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de Saint-Julien, entre les sieurs Bruno et Barra et le sieur Bijon, conducteur des ponts et chaussées, chef de section, chargé de la surveillance des travaux du septième lot du chemin de fer d'Annecy à Annemasse;

---

duisit dans la tranchée n° 9, 7e section, du chemin de fer d'Annecy à Annemasse; deux ouvriers, Bruno et Barra, furent blessés. Mais laissons parler le défendeur lui-même, Bijon, conducteur des ponts et chaussées.

« Bijon s'exprime ainsi dans son procès-verbal : « A neuf heures du matin, « je fus informé par le surveillant Peillonex qu'un bloc de molasse paraissait « se détacher du talus gauche dans la tranchée n° 9, sous le piquet 599 d. Je « me rendis sur les lieux et en l'absence de l'entrepreneur et de ses représen- « tants, je donnai l'ordre formel au chef de chantier de faire tomber ce bloc « qui pouvait glisser subitement et tuer les ouvriers travaillant au-dessous. « Dans la séance du matin, on n'a pu enlever cette masse cubant 10 mètres. « A une heure de l'après-midi, les ouvriers reprirent leur travail sans se « rendre compte que le bloc détaché avait fait un mouvement pendant l'heure « du repos. » L'imprudence du conducteur est nettement caractérisée par son procès-verbal. Il se met aux lieu et place de l'entrepreneur pour donner un ordre, il donne cet ordre formel et n'en surveille pas l'exécution. Les ouvriers, qui n'ont pas son expérience, ne se rendent pas compte d'un mouvement qu'avait fait cet énorme bloc, et deux d'entre eux sont atteints. Bijon s'en fût rendu compte s'il était resté là; à la simple lecture de son procès-verbal, l'accident parut lui être imputable.

« Que font Bruno et Barra? Ils ajournent à la fois devant le tribunal civil de Saint-Julien l'entrepreneur Bastin et le conducteur Bijon. Ils allèguent que l'un d'eux a eu le pied droit coupé, l'autre de graves blessures à la tête, quatre côtes enfoncées, le bras gauche fracturé : ces accidents, dit leur exploit introductif, sont dus à un défaut de précaution et à un manque de surveillance, dont lesdits sieurs Bastin et Bijon doivent être rendus responsables. Une enquête a été commencée par le parquet; cette enquête, « qui n'a pas abouti au point de « vue des poursuites correctionnelles, a laissé aux exposants le champ libre « pour l'introduction d'une action civile ». L'exploit fait enfin ressortir « le « mauvais vouloir des sieurs Bijon et Bastin qui se rejettent mutuellement la « responsabilité des accidents causés par leur faute, leur négligence ou leur « imprudence. » C'est plus qu'un fait personnel, c'est un quasi-délit ou un délit (Code civil, l. 3, tit, 4, rubr. du ch. 2) qu'on dénonce à la juridiction civile et, pour le caractériser, on recourt aux définitions du Code pénal (art. 319). L'ajournement n'est d'ailleurs que la conséquence logique et le développement du procès-verbal dressé par Bijon lui-même.

« Eh bien! d'après le préfet de la Haute-Savoie, les juges de droit commun sont incompétents. Tel n'est pas mon avis.

« Je supplie d'abord le tribunal d'écarter immédiatement toute la partie de l'argumentation qui repose sur l'intervention de l'État. L'État « prend fait et « cause » pour Bijon, ce qui signifie, pour parler le langage du Code de procédure, qu'il intervient (nous venons de l'expliquer) dans cette dernière phase, non comme représentant de la puissance publique, mais comme un plaideur

Vu la requête introductive d'instance adressée au président du tribunal de Saint-Julien, à la date du 16 novembre;

Vu l'acte, en date du 2 juin 1879, par lequel le préfet fait connaître au tribunal que l'État entend intervenir dans l'instance engagée contre son agent et accepte les conséquences de cette intervention au point de vue de sa responsabilité, et, attendu que l'État ne saurait être lié par la procédure suivie contre le sieur

---

ordinaire. Singulière intervention! L'État n'est pas en cause : les deniers publics sont à l'abri de toute main-mise, et nul, assurément, n'a le droit de les engager à la légère en constituant la République partie au procès. Le tribunal constate expressément dans son jugement du 1er septembre « que les demandeurs n'ont jamais invoqué, et déclarent formellement ne pas vouloir se prévaloir du droit que leur confère l'article 1384 du Code civil, dont pourrait « résulter la responsabilité de l'État en tant que commettant du sieur Bijon. » L'État paraît donc faire le raisonnement suivant : Je désire soustraire le litige aux tribunaux ordinaires; or si je parviens à figurer au procès comme défendeur, je puis faire du même coup modifier l'ordre des juridictions, en vertu de la règle jurisprudentielle d'après laquelle la connaissance des actions tendant à faire déclarer l'État débiteur appartient exclusivement à l'autorité administrative.

« Le tribunal répond très bien à ce plaideur : Mais on ne vous vise pas! De quoi vous mêlez-vous? Mais vous n'intervenez que pour faire changer l'ordre des juridictions! et il dit avec beaucoup de raison, que l'ordre des juridictions, essentiellement d'intérêt public, ne peut être modifié par une intervention et une prise de fait et cause émanant de celui qui échappe à la compétence du tribunal civil.

« Où en serions-nous si cette thèse était condamnée? Comment? L'intervention de l'État suffirait à transformer la compétence! Mais alors l'ordre des juridictions serait subordonné au bon plaisir des préfets? La séparation des pouvoirs ne serait plus qu'un mot, et le tribunal qui m'écoute en ce moment n'aurait plus sa raison d'être. Alors même que mes conclusions devraient être repoussées, cette doctrine, j'en ai le ferme espoir, ne passera pas dans votre jugement.

« Les juges de droit commun ne doivent pas être non plus dessaisis parce que le conducteur des ponts et chaussées serait un agent du gouvernement. Ils ne l'auraient pas été pour un pareil motif, même avant l'abrogation de l'article 75 de la Constitution de l'an VIII. L'acte administratif seul échappe aux tribunaux ordinaires, non l'agent.

« Les supérieurs hiérarchiques de Bijon paraissent croire qu'on ne peut déterminer sa responsabilité sans s'immiscer dans l'appréciation des instructions générales auxquelles il doit se conformer : de là découlerait l'incompétence des tribunaux ordinaires. J'écarte d'un mot cette autre thèse. D'abord les demandeurs se placent sur un tout autre terrain : Quelles instructions prétend-on apprécier quand on allègue purement et simplement qu'un conducteur, après avoir donné un ordre formel, n'en a pas surveillé l'exécution? Ensuite, voici comment vous vous exprimez dans un cas semblable : « Considérant qu'il n'a été excipé « d'aucun ordre, d'aucun acte administratif déterminé, dont l'existence serait « contestée ou dont l'interprétation serait nécessaire pour le jugement de l'af- « faire... » (Conflits, 31 juillet 1875, Pradines, *Ann.* 1877, p. 844). S'il suffisait d'alléguer des instructions générales, l'agent serait indistinctement protégé.

Bijon personnellement, demande la disjonction de l'action intentée contre ce dernier de celle intentée contre l'entrepreneur des travaux; et conclut à ce que, après la disjonction et la mise hors de cause du sieur Bijon, le tribunal se déclare incompétent pour connaître de l'action en indemnité contre l'administration;

Vu les conclusions présentées par le sieur Bijon et tendant aux mêmes fins;

Dans l'espèce, où est l'ordre qu'il faut apprécier? Où est l'instruction déterminée qu'il faut interpréter? Laissons cela de côté.

« Donc il ne s'agit plus que de savoir s'il faut appliquer dans la cause l'article 4, § 3, de la loi du 28 pluviôse an VIII, ainsi conçu : « Le conseil de pré« fecture prononcera sur les réclamations des particuliers qui se plaindront de « torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs et non du « fait de l'administration. »

« Il m'est impossible de ne pas vous faire observer incidemment que, si cette disposition législative est applicable dans le litige actuel, elle devrait être appliquée à l'entrepreneur comme au conducteur, puisque tous deux sont englobés au même titre dans la même poursuite. Il est malaisé de comprendre pourquoi le préfet laisse les tribunaux civils maîtres de statuer sur l'action en ce qui touche le premier, non en ce qui touche le second. Mais l'arrêté de conflit, tout inconséquent qu'il est, s'impose à votre examen.

« Messieurs, le Conseil d'État n'a jamais cessé, même avant le 15 décembre 1865, de déclarer la juridiction civile compétente lorsqu'il s'agissait d'une demande formée à l'occasion d'un fait délictueux. C'est ce qu'il a fait le 13 juin 1858 (Vachier, *Ann.* 1859, p. 27), annulant un arrêté de conflit pris par le préfet du Puy-de-Dôme, dans une instance pendante devant la Cour de Riom, à la suite d'un appel interjeté par le sieur Vachier, agent des ponts et chaussées, d'un jugement du tribunal correctionnel d'Issoire, qui l'avait condamné à six jours de prison pour blessures involontaires causées par défaut d'éclairage pendant la nuit de travaux exécutés sur la route d'Issoires à Coudes. Le Conseil d'État jugeait de même le 22 novembre 1863 (Boisseau, *Ann.* 1864, p. 1), dans une affaire où l'instance civile avait suivi le jugement correctionnel.

Le 15 décembre 1865 (Ville de Paris, *Ann.* 1866, p. 559), le Conseil d'État inaugure une jurisprudence plus large et plus libérale, qui lui fait le plus grand honneur. Un ouvrier était tombé dans les fouilles exécutées à Paris, rue de Valois-du-Roule. Cette fois, l'affaire était purement civile, l'entrepreneur et la ville n'étaient actionnés qu'à raison d'un simple quasi-délit : « Considérant, « dit l'arrêt, que l'action intentée par la dame Buchi contre la ville de Paris « comme responsable du fait du sieur Valette, entrepreneur, a pour but d'ob« tenir la réparation du tort que lui a causé la mort de son mari, qu'elle attribue « à la négligence dudit sieur Valette et de l'administration; considérant que « le préjudice dont la dame Buchi poursuit la réparation n'est pas de la nature « des torts et dommages dont l'appréciation est réservée au conseil de préfec« ture par l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, etc. » Cette jurisprudence est confirmée par un excellent arrêt du 13 décembre 1866, au rapport d M. du Martroy : il s'agit d'un conducteur des ponts et chaussées auquel on demande la réparation d'un simple quasi-délit : « Considérant, dit le Conseil, que « la demande du sieur Auroux tendait à faire condamner le conducteur de « ponts et chaussées Millat et le département du Rhône à des dommages-inté

Vu le jugement par lequel le tribunal de Saint-Julien donne acte de l'intervention de l'État, mais la rejette quant à la responsabilité civile et dit qu'il sera procédé à la discussion du litige au fond ;

Vu le mémoire en déclinatoire présenté par le préfet ;

Vu les conclusions du ministère public tendant à ce que le déclinatoire soit déclaré recevable, mais rejeté au fond ;

« rêts pour réparation du préjudice que lui ont fait éprouver les blessures qu'il « a reçues dans les travaux de la route départementale n° 8, auxquels il était « employé comme ouvrier, et qui seraient imputables à la négligence et au dé- « faut de précaution du conducteur Millat ; que le préjudice dont Auroux pour- « suit la réparation n'est pas de la nature des torts et dommages dont l'appré- « ciation est réservée à l'autorité administrative par l'article 4 de la loi du « 28 pluviôse an VIII... » Un arrêt du 15 avril 1868 (Ville de Paris, *Ann.* 1869, p. 157) consacre encore cette doctrine.

« C'est en avril 1868 qu'apparaît pour la première fois, dans les savantes conclusions de M. Aucoc, la distinction entre les dommages aux biens et les dommages aux personnes. L'éminent commissaire du gouvernement remonte à l'origine historique de l'article 4, § 3, de la loi du 28 pluviôse an VIII, et la trouve dans les articles 4 et 5 de la loi des 7-11 septembre 1790, « le premier « de ces deux articles attribuant au directoire de district, sauf, recours au di- « rectoire du département, les demandes en indemnité pour terrains pris et « fouillés, le second à la municipalité (sauf recours au directoire de district) « les plaintes des particuliers pour torts et dommages provenant du fait per- « sonnel de l'entrepreneur et non du fait personnel de l'administration. » Le législateur de 1790, disait M. Aucoc, en déférant cette seconde sorte de dommages à une juridiction inférieure, avait en vue non les intérêts de la vie humaine, ou les dommages causés aux personnes, mais seulement des dommages moindres que ceux dont s'occupait l'article 4. Donc, la loi de pluviôse an VIII reproduisant textuellement la disposition de la loi de 1790, les torts et dommages y avaient le même sens et ne concernaient que les propriétés, à l'exclusion des personnes.

« C'est là, sans doute, une théorie fort ingénieuse et propre à séduire de généreux esprits. Mais elle ne repose ni sur un texte, ni sur une déduction tirée des principes généraux. L'argument exclusivement historique qui l'étaie est bien fragile et, ce me semble, méconnaît l'esprit dans lequel furent rédigées les lois postérieures au 18 brumaire an VIII. La thèse n'a pas, d'ailleurs, passé des conclusions dans l'arrêt, et je n'ose me l'approprier.

« Cependant la question s'offre encore à l'examen du Conseil d'État, le 19 décembre 1873, (Lambert, *Ann.* 1876, p. 346). M. David, commissaire du gouvernement, n'adopte pas non plus la distinction proposée par M. Aucoc ; il déclare qu'il faut s'attacher non pas à l'objet du dommage, mais uniquement à sa cause pour en déduire la compétence administrative ou judiciaire « suivant que cette « cause est essentielle au travail public lui-même », ou bien qu'elle ne s'y rattache par aucun lien direct. « Tel sera, il faut bien le dire, presque toujours le « cas, poursuit notre ancien collègue, pour les dommages causés aux per- « sonnes, car ils auront le plus souvent pour cause des actes d'imprudence ou « de négligence reprochés à l'entrepreneur ou à ses ouvriers, actes qui sont con- « stitutifs de délits ou de quasi-délits et qui, à ce titre, ne peuvent être appré-

Vu. (Jugement qui rejette le déclinatoire comme non recevable);

Vu l'extrait du registre tenu au parquet, en exécution de l'ordonnance du 1er juin 1828, duquel il résulte que le dossier a été rétabli au greffe et qu'il en a été donné avis aux parties, au nom desquelles il n'a été produit aucune observation;

Vu. (Transmission des pièces);

Vu les observations présentées par le ministre des travaux pu-

---

« ciés que par l'autorité judiciaire dans leurs conséquences préjudiciables pour « les tiers. » Je le demande, peut-on trouver une formule plus précise et plus scientifique? N'est-ce pas la vérité juridique dans toute sa force et sa simplicité? S'il s'agit d'un dommage inhérent au travail public, comme le 19 décembre 1873, où il s'agissait de fièvres causées par les eaux stagnantes réunies dans les chambres d'emprunt creusées pour prendre les terres destinées aux remblais d'un chemin de fer, la juridiction d'exception, spécialement apte à scruter les conséquences directes de l'œuvre administrative, est compétente. Mais s'il s'agit d'une bévue quelconque, concomitante à l'œuvre administrative ou d'une faute commise à l'occasion du travail public, c'est le juge de droit commun qui redevient ou plutôt qui reste compétent : nul n'est plus apte à caractériser cette imprudence ou cette négligence, comme toutes les autres imprudences ou toutes les autres négligences et à en régler les suites.

« Je reconnais toutefois que cette sage et nécessaire distinction n'est pas expressément mentionnée par les arrêts du Conseil d'État du 11 décembre 1874, Clouzet; 20 novembre 1874, Zeig, *Ann.* 1876, p. 1010; du 30 novembre 1877 (Lefort, *Ann.* 1878, p. 1537); du 17 novembre 1877 (Leclercq, *Recueil des arrêts du Conseil d'État*, p. 953); et du 15 mars 1878, Dumas, *Ann.* 1879, p. 606. Le Conseil a-t-il réellement passé d'un pôle à l'autre, comme semblent le croire quelques arrêtistes? Permettez-moi de douter qu'un revirement aussi complet ait pu s'opérer et de défendre contre les partisans trop vifs de la juridiction administrative l'unité de vues, la constance réfléchie de notre plus haut Tribunal administratif. En 1874, en 1877, en 1878, c'est l'État même qu'on actionne; l'action tend à faire déclarer l'État debiteur. On peut même se demander si, le 11 décembre 1874, le demandeur cherchait à faire déclarer l'Etat debiteur à raison d'un quasi-délit. La question se posait-elle exactement dans les mêmes termes?

« Oui, me répondra-t-on peut-être, et je ne suis pas ici le mieux placé, je l'avoue, pour interpréter la vraie pensée du Conseil. Mais, s'il en est ainsi, si l'on a reellement et definitivement repoussé, au Conseil d'État, la distinction proposée par M. David en 1873, je tiens à déclarer qu'il m'est impossible d'adhérer à cette doctrine.

« J'ajoute que le Tribunal des conflits est précisément institué pour juger et corriger au besoin la jurisprudence du Conseil d'Etat, comme celle de la Cour de cassation.

« Or, le 7 mars 1874 (veuve Desmolles et autres, *Ann.* 1875, p. 1074) et le 31 juillet 1875 (sieurs Pradines et autres, *Ann.* 1877, p. 844) vous avez annulé deux arrêtés de conflit qui revendiquaient, pour l'autorité administrative, la connaissance de demandes en indemnité dirigées contre les conducteurs des ponts et chaussées à l'occasion de mort et de blessures survenues dans l'exécution de travaux publics. Il est vrai que, dans un cas, la juridiction correc-

blics le 17 décembre 1879, en réponse à la communication qui lui a été donnée du dossier;

Vu la loi des 16-24 août 1790 et celle du 16 fructidor an III;

Vu les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831; le règlement d'administration publique du 26 octobre 1849 et la loi du 24 mai 1872;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

---

tionnelle avait déjà statué et que, dans l'autre, elle était déjà saisie. Mais il n'importe, ainsi que je vais le démontrer tout à l'heure.

« Votre décision du 29 décembre 1877 préjuge-t-elle la question dans le sens de la compétence administrative pour le cas où le débat ne serait pas porté devant les tribunaux de répression? Permettez-moi d'en douter. En effet, cette décision débute ainsi: « Considérant que l'action intentée par les dames Leclercq « contre l'administration du génie militaire a pour objet de faire déclarer « l'État civilement responsable du dommage résultant pour elles de la mort du « sieur Leclercq... » L'action tendait encore à faire déclarer l'État débiteur! Est-ce bien la même question que vous avez à résoudre aujourd'hui? Pour peu qu'une nuance subsiste entre les deux espèces, vous croirez-vous enchaînés par un précédent? N'est-ce pas le cas, n'est-ce pas toujours le cas de remonter aux vrais principes, de les appliquer conformément aux données de la science et de la raison, de proclamer le droit?

« Ceux dont je combats l'opinion, pressés par vos décisions de 1874 et de 1875, n'ont plus qu'une ressource; il faut qu'ils se réfugient dans une distinction factice entre l'action civile précédée d'une condamnation correctionnelle et l'action civile résultant purement et simplement d'un quasi-délit.

« La distinction est antijuridique en premier lieu parce que l'omission d'une poursuite correctionnelle ne transforme pas le fait à caractériser. Un délit impoursuivi n'en est pas moins un délit, dans le sens qu'attache au mot « délit » l'art. 1er, § 2, du Code pénal. Je le demande à tous les jurisconsultes: est-ce qu'une question de compétence *ratione materiæ* peut être déterminée par l'accomplissement ou l'inaccomplissement d'un acte de procédure? Si le fait reste le même, que les tribunaux de répression soient ou non saisis, comment la nature de la demande pourrait-elle changer? Si la nature de la demande ne change pas, pourquoi la compétence changerait-elle?

« C'est ce que le tribunal de Saint-Julien a très-bien compris. Sans doute, au parquet, on avait classé l'affaire, ce qui signifie qu'on avait provisoirement décidé de ne pas mettre en mouvement l'action publique. Mais que dit M. le procureur de la République près le tribunal de Saint-Julien, dans son réquisitoire écrit le 29 septembre? « Attendu qu'il suffit de lire l'ajournement du « 16 mai pour remarquer que les sieurs Barra et Bruno se plaignent d'un véritable délit de blessures involontaires défini par les articles 320 et 319 combinés du Code pénal, et nullement d'un dommage qui serait la conséquence « nécessaire du travail public à l'occasion duquel les sieurs Bastin et Bijon ont « commis ledit délit; attendu que le fait d'intenter séparément l'une de ces « deux actions dérivant d'un même acte, qui est délictueux, ne saurait modifier les règles de la compétence; attendu que la demande des sieurs Barra « et Bruno ne saurait échapper à la compétence de l'autorité judiciaire, par « cela seul que l'action pénale n'a pas encore été engagée. » Ainsi, aux yeux du ministère public, le fait a l'aspect d'un délit prévu par le Code pénal, et si

Sur la régularité du conflit :

Considérant, d'une part, que l'article 4 de l'ordonnance du 1er juin 1828, en disposant que le conflit ne pourra être élevé après les jugements rendus en dernier ressort ou acquiescés, ni après des arrêts définitifs, n'a eu en vue que des décisions sur le fond qui, en terminant la contestation, ne laissent point de ma-

---

les tribunaux de répression ne sont pas saisis, ce n'est pas que l'action publique ne doive pas être intentée, c'est qu'elle n'a pas encore été mise en mouvement. Le tribunal de Saint-Julien s'associe à l'opinion exprimée par le procureur de la République et déclare de son côté que « les faits d'imprudence et de défaut de surveillance pouvaient constituer un délit ».

« Proclamerez-vous donc dans de telles circonstances l'incompétence des tribunaux ordinaires? Croirez-vous, en la proclamant, ne pas démentir votre propre jurisprudence?

« Cependant, je suppose que vous vous trouviez assez éclairés pour décider que le procureur de la République et le tribunal se trompent, que le fait ne peut pas être délictueux et n'a pas même été réputé tel par les demandeurs, que la demande est fondée sur un quasi-délit purement civil.

« Je n'entends pas faire sur ce point la moindre concession et je soutiens encore que les tribunaux ordinaires sont compétents. Où est le texte qui distingue? où est la raison de distinguer? Pourquoi les tribunaux de droit commun, compétents pour apprécier les conséquences civiles d'une négligence prévue par la loi pénale, ne le seraient-ils pas pour apprécier les conséquences civiles d'une négligence prévue par la loi civile? Est-ce qu'il faut, dans le second cas, plutôt que dans le premier, se placer sur le terrain administratif? N'est-ce pas dépouiller les juges civils d'une de leurs attributions essentielles que leur ôter le droit de statuer sur des actes de la vie commune, étrangers aux rapports administratifs de l'administration avec les citoyens?

« A Dieu ne plaise que j'entende méconnaître ici la science et la loyauté des tribunaux administratifs! Mais, toutefois, je vous le demande à vous-mêmes, le conseil de préfecture, pour juger des procès de ce genre, n'est-il pas bien près du préfet? Quand toutes les administrations s'empressent, avec une ardeur infatigable, à diminuer ou à supprimer la responsabilité de leur agent, croyez-vous que le conseil de préfecture, tout impartial qu'il peut être, soit le mieux placé pour connaître de pareilles demandes? Avant de fermer aux demandeurs l'accès des tribunaux ordinaires, songez à quelle catégorie de demandeurs vous avez affaire. Les demandeurs, ce sont, dans ces procès, ceux qui souffrent, ceux qui pleurent, des estropiés, des blessés, des misérables, des affamés, leurs femmes et leurs enfants. Leur refuserez-vous ce que le Conseil d'État leur avait accordé formellement de 1865 à 1874? En ce qui me concerne, j'ai tenu à réclamer pour eux, avec toute l'énergie possible, la plus grande somme de garanties que pouvaient leur offrir nos lois et nos institutions judiciaires. »

M. le ministre des travaux publics, auquel M. le garde des sceaux avait communiqué le dossier, émettait sur le conflit l'avis suivant :

« L'exposé des faits, tel qu'il est produit par l'ingénieur en chef, démontre que la culpabilité de M. Bijon n'existe pas. Le devoir de celui-ci consistait à veiller à ce que les blocs de rocher encastrés dans le talus de la tranchée, et dont la chute de deux d'entre eux a occasionné les blessures des sieurs Bruno

tière à conflit; qu'il n'a point été rendu de décision de cette nature par le tribunal de Saint-Julien;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'ordonnance précitée, le conflit ne peut être élevé sans que le préfet, agissant au nom de la puissance publique, ait adressé au procureur de la République un mémoire en déclinatoire; que l'exception d'incompétence présentée devant le tribunal, au nom du préfet représentant

---

et Barra, fussent enlevés avec les précautions nécessaires. Ce devoir a été rempli. Mais M. Bijon ne pouvait que contrôler les travaux au point de vue de leur bonne exécution, prévenir les ingénieurs des fausses manœuvres ou des imprudences qu'il pouvait reconnaître dans les opérations de l'entrepreneur et donner au besoin des conseils à celui-ci. Il était chargé, en effet, de la surveillance et non de l'exécution des travaux, et il ne devait en aucun cas, sans méconnaître les règlements, donner des ordres et devenir ainsi responsable de l'emploi que l'entrepreneur faisait de ses ouvriers.

« L'irresponsabilité de M. Bijon était d'ailleurs si évidente que les demandeurs n'avaient nullement songé d'abord à le mettre en cause, et que ce n'est qu'un an après, sur le conseil de quelques personnes, qu'ils se sont ravisés et ont introduit une instance à la fois contre l'entrepreneur et contre le conducteur des ponts et chaussées.

« Le conseil général des ponts et chaussées, sous les yeux duquel j'ai placé les pièces de cette affaire, partage l'avis de l'ingénieur en chef sur la non-culpabilité et sur l'irresponsabité de M. Bijon, il fait remarquer que les accidents produits par la chute soudaine de blocs de rocher ont eu une cause toute fortuite; que l'entrepreneur aurait pu les éviter, si, par excès de prudence, il eût empêché les ouvriers de stationner et de travailler dans la tranchée, mais que M. Bijon aurait excédé ses droits s'il était directement intervenu pour en donner l'ordre.

« Je ne puis qu'adopter cette manière de voir. M. Bijon, à mes yeux, a rempli complètement son devoir dans la mesure des attributions que lui conférait sa situation de conducteur. Sa responsabilité personnelle n'est donc pas engagée dans l'affaire, et c'est l'État qui doit être substitué en ses lieu et place. Mais alors il ne s'agit plus d'un délit de blessures involontaires, mais d'un dommage résultant de l'exécution de travaux publics.

« Dans ces conditions, la réclamation des sieurs Bruno et Barra est de la compétence du conseil de préfecture (art. 4, L. 28 pluviôse an VIII). La question a, il est vrai, été controversée dans divers cas particuliers. Mais le Conseil d'État l'a résolue en ce sens, lorsqu'il s'agit de blessures ou d'accidents éprouvés par des ouvriers de travaux publics (Voir notamment 9 décembre 1858, Breuil, *Ann.* 1859, p. 277. — Le tribunal des conflits a admis, de son côté, que la juridiction administrative s'étendait aux dommages causés aux personnes par l'Etat ou par ses agents. — 25 janvier 1873, wagons chargés de poudre placés dans un train de voyageurs, chemin de fer de Lyon, *Ann.* 1874, p. 153. — 8 février 1873, enfant blessé par un wagon lancé sur la voie publique par les ouvriers de la manufacture de tabacs de Bordeaux, Blanco, *Ann.* 1874, p 162. — 20 novembre 1874, ouvrier tué par la chute d'un échafaudage, Zeig, *Ann.* 1876, p. 1010.

« Je n'examine pas la question de savoir si ce principe de juridiction aurait pu être invoqué par l'entrepreneur comme par le conducteur. Je ne doute pas

l'État intervenant, ne pouvait tenir lieu dudit mémoire ; qu'il suit de là que c'est à tort que, par son jugement, en date du 27 octobre 1879, le tribunal de Saint-Julien a rejeté comme non recevable le déclinatoire présenté par le préfet le 16 septembre précédent, et que, dans ces circonstances, le préfet a pu valablement élever le conflit ;

Sur la compétence :

Considérant que l'action intentée par les sieurs Bruno et Barra avait pour objet l'allocation d'une indemnité à raison du dommage résultant pour eux de blessures reçues dans l'exécution d'un travail fait pour le compte de l'administration, représentée par le sieur Bijon ;

Considérant que si les sieurs Bruno et Barra attribuaient, pour partie au moins, leurs blessures à la négligence et à l'imprudence du sieur Bijon, conducteur des ponts et chaussées, chargé en cette

---

qu'il l'ait pu à bon droit en vertu du même article 4, mais l'entrepreneur n'a fait aucune démarche dans ce sens, et vous ne m'avez d'ailleurs consulté que pour la part de responsabilité incombant à M. Bijon et, par suite, à l'État qui couvre son agent dans cette circonstance.

« En résumé, j'estime que le conseil de préfecture est seul compétent pour décider si les sieurs Bruno et Barra ont droit à une indemnité de la part de l'État, et qu'il y a lieu de maintenir l'arrêté de conflit.

« Le déclinatoire s'appuyait sur ce que M. Bijon ne pouvait être assigné qu'à raison de sa qualité de conducteur des ponts et chaussées ; que, dès lors, l'administration venant dire au tribunal : c'est mon agent qui est en cause et j'entends le couvrir, celui-ci doit se dessaisir de la demande en ce qui concerne Bijon : car la juridiction administrative est seule compétente en vertu des lois organiques sur la séparation des pouvoirs pour apprécier les dommages causés aux particuliers par le fait des personnes que l'État emploie dans les services publics. — L'article 47 du décret du 7 fructidor an XII dispose qu'il y aura « des « conducteurs des ponts et chaussées chargés de surveiller et contrôler, *sous « les ordres des ingénieurs*, les travaux de toute espèce en entreprise ou « régie... » — Leur surveillance est ainsi limitée par les ordres des ingénieurs dont ils ne doivent être que les instruments ; or, comment pourraient-ils être soumis à la responsabilité personnelle quand ils n'ont pas d'action propre sur les travaux des entrepreneurs ? Aux termes de l'article 10 des conditions générales du 16 novembre 1866, ces préposés de l'ingénieur ne pouvaient donner des ordres de service à l'entrepreneur qu'en exécution du devis arrêté par l'administration elle-même, et toute modification à ce devis doit être prescrite par un ordre écrit de l'ingénieur. Donc y eût-il eu imprudence dans l'emploi que l'entrepreneur faisait de ses ouvriers, le conducteur Bijon n'avait légalement qu'un devoir à remplir : prévenir l'ingénieur des faits et attendre ses ordres. On doit forcément en conclure que c'est dans les instructions des ingénieurs qu'il faut rechercher et apprécier si le conducteur Bijon a exercé toute la surveillance qui lui était confiée. Mais cette recherche constituant une immixtion dans les détails intérieurs d'un service public, ne saurait appartenir aux tribunaux civils. » (Extrait du déclinatoire.)

qualité de la surveillance des travaux exécutés par l'entrepreneur du septième lot du chemin de fer d'Annecy à Annemasse, par lequel les ouvriers dont s'agit étaient employés, les demandeurs reconnaissent que leur demande n'avait été introduite qu'après une enquête qui n'avait abouti qu'à aucune poursuite correctionnelle;

Considérant qu'en vertu de l'article 4 de la loi du 24 pluviôse an VIII, l'autorité administrative est compétente pour prononcer sur les torts et dommages provenant tant du fait personnel des entrepreneurs que du fait de l'administration; que, de ce qui précède, il résulte que le tribunal de Saint-Julien était incompétent pour statuer sur l'action en indemnité intentée contre le sieur Bijon, et que le préfet a pu, dès lors, valablement en revendiquer la connaissance pour la juridiction administrative :

Art. 1er. — (Arrêté de conflit confirmé.)

Art. 2. — Sont considérés comme non avenus : les jugements du tribunal civil de Saint-Julien, des 1er septembre et 27 octobre 1879, en ce qu'ils ont attribué compétence à l'autorité judiciaire pour statuer sur la demande en dommages-intérêts dirigée contre le sieur Bijon. — Sont également considérées comme non avenues les demandes formées et les conclusions prises aux mêmes fins.

(N° 517)

[23 janvier 1880.]

Communes.— Taxes de pavage.— Trottoirs.— Réclamation.— Délai. — Déchéance. — Pas de dépense en cette matière. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre ville de Rive-de-Gier.) — *En matière de taxe de pavage, même lorsque le rôle est émis avant le 1er janvier, les réclamations doivent-elles être formées, à peine de nullité, dans les trois mois de sa publication, ou peuvent-elles l'être dans les trois mois, à partir du 1er janvier ? — Résolu dans le premier sens* (*).

Vu la requête présentée pour la compagnie tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 31 août 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Loire a rejeté comme tardive la réclamation qu'elle avait formée devant lui, par voie d'opposition à

(*) Lorsque la taxe n'est pas annuelle, le délai court du jour de la publication.

une contrainte, contre le rôle de répartition des dépenses d'établissement de trottoirs dans la ville de Rive-de-Gier; ce faisant, attendu que c'est à tort que la réclamation a été repoussée comme tardive; que le rôle de répartition des dépenses ayant été publié le 3 décembre 1876, c'est seulement à partir du 1er janvier 1877 que commençait à courir le délai de trois mois fixé par la loi du 21 avril 1832; que la réclamation, ayant été formée le 12 mars 1877, devait, dès lors, être déclarée recevable.

Vu les lois des 18 juillet 1837, 25 juin 1841, 7 juin 1845;

Vu la loi du 21 avril 1832;

Considérant que, d'après les lois ci-dessus visées, les taxes d'établissement de trottoirs sont recouvrables suivant les formes établies pour les contributions directes et que, par suite, les demandes en décharge ou réduction desdites taxes doivent être formées dans le délai de trois mois à partir de la publication des rôles;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il est reconnu par la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée que le rôle sur lequel ladite compagnie est imposée à la taxe dont elle demande décharge, et qui a été rendu exécutoire par le préfet le 28 novembre 1876, a été régulièrement publié le 3 décembre suivant; et que la compagnie n'a présenté que le 12 mars 1877, sous forme d'opposition à une contrainte qui avait été décernée contre elle, sa réclamation contre ce rôle; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté comme tardivement présentée la demande de la compagnie;

Sur les conclusions de la ville de Rive-de-Gier à fin de dépens:

Considérant que, d'après l'article 30 de la loi du 21 avril 1832, les recours contre les arrêtés des conseils de préfecture en matière de contributions directes peuvent être formés sans frais; que, dès lors, il ne peut être alloué de dépens à la ville de Rive-de-Gier. (Rejet.)

(N° 518)

[23 janvier 1880.]

Communes. — Taxe de pavage. — Trottoirs. — Pavés. — Communes annexées. — (Ville de Paris contre héritiers Cottin.) — *La loi du 16 juin* 1859 *a eu pour effet de rendre applicable au territoire des communes annexées à Paris les anciens usages existants dans*

cette ville en ce qui concerne le pavage. — Les anciens usages de Paris ne mettent pas à la charge des propriétaires riverains les frais de reconstruction des trottoirs.—Ils ne mettent à leur charge que ceux de premier établissement de pavage.

Vu le mémoire présenté pour la ville de Paris tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 23 mai 1876, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a déchargé les héritiers Cottin d'une taxe de 590f,80 pour frais d'établissement d'un trottoir en bitume au droit de leur immeuble situé rue de la Chapelle, n° 57; ce faisant, attendu que les anciens règlements mettent à la charge des propriétaires riverains des rues de Paris, non seulement le premier établissement, mais aussi l'entretien et les réfections successives du pavé; que les propriétaires riverains n'étaient exonérés de l'entretien et des réfections que lorsqu'un pavage réglementaire avait été fait à leurs frais par l'entrepreneur de l'administration, qui conservait toujours le droit d'ordonner la confection de ce pavage réglementaire aux frais des riverains, même dans les rues antérieurement pavées, pourvu qu'elle en prît l'entretien à sa charge; que l'auteur des héritiers Cottin, en sa qualité de riverain de l'ancienne route royale de Paris à Calais, n'étant pas soumis à l'obligation d'établir, mais seulement d'entretenir le pavé des revers, en vertu de l'ordonnance du 17 juillet 1781, il n'a pu en établissant le trottoir pavé au droit de son immeuble avoir l'intention de se libérer d'une obligation de premier pavage qui n'existait pas pour lui; que cette obligation ayant pris naissance seulement au moment de l'annexion de la commune de La Chapelle à la ville de Paris, les héritiers Cottin se sont alors trouvés débiteurs d'un premier pavage conforme à l'usage de Paris; que d'ailleurs les héritiers Cottin ne prouvent pas par des documents précis que leur trottoir fût pavé conformément à l'usage de La Chapelle; rétablir les héritiers Cottin à la taxe dont ils ont été indûment déchargés;

Vu le mémoire en défense présenté pour les héritiers Cottin tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter avec toutes les conséquences de droit le recours de la ville de Paris, attendu qu'il n'existe pas d'obligations pour les propriétaires riverains relativement à la reconstruction réglementaire non d'un pavage proprement dit, mais d'un trottoir; que, d'ailleurs, les anciens règlements leur imposaient l'obligation de suivre l'usage local pour le pavage, et que la ville ne prouve pas qu'ils ne s'y étaient pas conformés;

Vu le mémoire en réplique de la ville de Paris par lequel la ville déclare persister dans les conclusions de son recours, attendu que l'usage de La Chapelle mettait à la charge des propriétaires l'établissement ainsi que l'entretien et la réfection perpétuels des revers; que cette obligation n'a pu s'éteindre lors de l'annexion, puisque à Paris les riverains ne sont libérés que par un pavage réglementaire opéré soit sur leur demande soit d'office ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les héritiers Cottin par lequel ils persistent dans leurs conclusions, attendu que les anciens règlements ne mettent à la charge des propriétaires riverains qu'un pavage quelconque, soit à Paris, soit dans la banlieue; qu'étant libérés de toute obligation vis-à-vis de la commune de La Chapelle, ils ne peuvent se trouver dans une situation différente vis-à-vis de la ville de Paris;

Vu les anciens règlements et notamment le bail du 30 décembre 1785;

Vu les lois des 19-22 juillet 1791 et du 16 juin 1859 ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les moyens tirés du défaut de justification des délibérations du conseil municipal, de la largeur de la voie, et de la suffisance des revenus de la ville;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il existait un trottoir pavé au droit de l'immeuble des héritiers Cottin, antérieurement à l'annexion de la commune de La Chapelle à la ville de Paris;

Considérant que, si cette annexion a eu pour effet de soumettre les habitants de La Chapelle, quant au pavage, aux anciens usages de Paris, lesdits usages n'obligent pas les propriétaires riverains à supporter la charge de reconstruction des trottoirs;

Considérant, d'ailleurs, qu'il résulte des anciens règlements sur le pavé de Paris, et notamment de l'article 24 de l'arrêt du Conseil du 30 décembre 1785 que les propriétaires des maisons et terrains bordant les rues ne sont tenus de supporter, chacun en droit soi, que les frais de premier établissement du pavage... (Rejet.)

(N° 519)

[23 janvier 1880.]

Travaux publics. — Entreprise de dragages dans le port de Dunkerque. — Nature de déblais et quantité d'envasement imprévues. — Vérification ordonnée par le Conseil d'Etat. — (Sieur Leborgne

et dame Louvet.) — *Décidé que les entrepreneurs de dragage du port de Dunkerque pourraient avoir droit à une indemnité s'ils établissent par des attachements et des profils dressés contradictoirement avec les ingénieurs acceptés et signés par les entrepreneurs et dont ceux-ci ne seraient plus recevables à contester les constatations : 1° qu'ils ont rencontré des déblais d'une nature imprévue et d'une difficulté exceptionnelle ; 2° que le cube de l'envasement naturel et annuel d'un bassin a excédé dans une proportion considérable et imprévue le cube estimé au devis. — Une vérification, en présence des parties, où elles dûment appelées, est ordonnée avant faire droit par le Conseil d'Etat ; elle est confiée à un inspecteur général des ponts et chaussées en retraite, que l'arrêt désigne, et qui déposera son rapport au secrétariat du contentieux. — Dépens réservés.*

Vu la requête présentée pour le sieur Leborgne, entrepreneur de travaux publics, et la dame veuve Louvet, agissan ttant en son nom personnel que comme tutrice de ses enfants mineurs, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 13 juin 1877, par lequel le conseil de préfecture du Nord a rejeté, sans ordonner l'expertise, les réclamations qu'ils avaient formulées contre l'État à raison des travaux exécutés par les sieurs Leborgne et Louvet, comme adjudicataires des travaux de dévasement et dragages dans les bassins et le port de Dunkerque. Ce faisant, attendu, en premier lieu, que le devis prévoyait uniquement des déblais de vases mélangées de sable ; mais que, dans l'avant-port et la passe d'entrée les entrepreneurs ont rencontré et extrait un cube de 22.601^{mc},760, dans un terrain dur aggloméré, semblable à du béton et composé de pierres et débris, qui n'est pas prévu au devis ; attendu, en deuxième lieu, que l'envasement annuel naturel du bassin du Commerce, que les entrepreneurs ont dû extraire au cours des travaux, et pour lequel le devis prévoyait un cube de 3.000 mètres cubes de déblais, a atteint un cube de 18.000 mètres, faisant ressortir pour la durée de l'entreprise un excédant imprévu de 36.250 mètres cubes de déblais imprévus, allouer aux requérants, en premier lieu, une augmentation de 1^{f},60 par mètre cube pour 22.601^{mc},760 de déblais imprévus extraits de l'avant-port et de la passe d'entrée ; en deuxième lieu, une somme de 90.625 francs pour prix de 36.250 mètres cubes de déblais excédant les déblais prévus du bassin du Commerce, avec intérêts et intérêts des intérêts ; subsidiairement, ordonner qu'il sera procédé à une expertise, condamner l'État aux dépens ;

Vu les observations du ministre des travaux publics tendant au rejet du pourvoi, par les motifs, en premier lieu, que les entrepreneurs sont non recevables à demander une augmentation au prix des déblais fixé par le devis, en deuxième lieu, qu'il n'est pas établi que l'envasement naturel du bassin du Commerce ait excédé l'envasement prévu; que, d'ailleurs, les prévisions du devis sur ce point constituaient un forfait contre lequel les entrepreneurs sont non recevables à élever une protestation;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les entrepreneurs soutiennent, d'une part, qu'en dehors des déblais de vase et de sable prévus au devis, dans lesquels peuvent se trouver mélangés, dans une certaine proportion, des débris de matériaux pour lesquels les articles 21 et suivants du devis ont établi une plus-value, ils ont rencontré dans l'avant-port et la passe d'entrée une quantité considérable de déblais d'une nature imprévue et d'une difficulté exceptionnelle; d'autre part, qu'ils ont extrait du bassin du Commerce, à raison de l'envasement naturel annuel de ce bassin, au lieu d'un cube de 3.000 mètres prévus au devis, une quantité de vase excédant ce cube dans une proportion considérable et imprévue; que sur l'un et l'autre de ces deux points les entrepreneurs soutiennent que leurs allégations sont établies et justifiées en fait par les attachements et les profils pris en cours des travaux, conformément au devis;

Considérant que les faits allégués, s'ils étaient établis par les attachements et les profils dressés contradictoirement avec les ingénieurs, acceptés et signés par les entrepreneurs, et dont ceux-ci ne seraient pas recevables à contester aujourd'hui les constatations, pourraient être de nature à donner droit auxdits entrepreneurs à une indemnité; qu'il y a lieu, dans ces circonstances, d'ordonner qu'il sera procédé à une vérification en présence des parties ou elles dûment appelées, à l'effet de rechercher et reconnaître, à l'aide des attachements et des profils et de tous les documents officiels : en premier lieu, s'il résulte des constatations des attachements que les entrepreneurs ont extrait de l'avant-port et de la passe d'entrée, en dehors des déblais de vase ou de sable prévus au devis, un cube considérable de déblais composés de pierres, de fragments de béton, de vieilles maçonneries et de débris divers non prévus au devis, et dans le cas de l'affirmative, quel supplément de prix pourrait être dû à raison de leur extraction; en deuxième lieu, s'il résulte des profils levés à diverses époques que les déblais provenant de l'envasement naturel du bassin du Commerce ont excédé dans une proportion considérable le cube

prévu au devis, et quelle serait, pour la période de l'entreprise, l'importance de cet excédant;

Art. 1er. — Il sera procédé, avant faire droit, par M. Maitraut de Varennes, inspecteur général des ponts et chaussées en retraite, en présence des parties où elles dûment appelées, à une vérification à l'effet de rechercher : 1° s'il résulte des attachements dressés contradictoirement au cours des travaux que les entrepreneurs ont extrait de l'avant-port et de la passe d'entrée un cube considérable de déblais non prévus au devis, et quel supplément de prix pourrait être dû à raison de leur extraction; 2° s'il résulte des profils dressés contradictoirement à diverses époques au cours des travaux, et de tous les documents officiels que les déblais provenant de l'envasement naturel du bassin du Commerce ont excédé dans une proportion considérable le cube prévu au devis, et quel a été le cube réel de cet envasement. Le procès-verbal de la vérification ci-dessus prescrite sera déposé au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, pour être statué ce qu'il appartiendra... (Dépens réservés pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause.)

(N° 520)

[23 janvier 1880.]

Travaux publics. — Dommages. — Expertise. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Sollier.) — *Inondation d'une propriété par suite d'éboulements d'une voie ferrée. — Allocation d'une indemnité après visite des lieux par le conseil de préfecture, mais sans qu'il ait été procédé à l'expertise contradictoire prescrite par la loi de* 1807. *Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture. Défendeur condamné aux dépens.*

Vu la requête présentée tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 26 décembre 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Drôme a condamné la compagnie à payer aux sieurs Marius Maxime et Léon Sollier une somme de 400 francs avec dépens, pour réparation de dommages que les travaux de la compagnie auraient occasionnés à une propriété limitrophe de la ligne de Lyon à Marseille et située dans la commune de Saint-Vallier. Ce faisant, attendu que les consorts Sollier avaient fondé leur ré-

clamation contre la compagnie sur ce que leur propriété, en nature de jardin, avait été plusieurs fois envahie par les eaux dans le courant de l'année 1872; qu'ils soutenaient que ces inondations avaient été causées par des éboulements survenus sur la voie ferrée et ayant eu pour effet d'opposer un obstacle à l'écoulement des eaux provenant des plateaux supérieurs, d'amener des infiltrations à travers les terres de la voie élevée en talus et déterminer l'irruption des eaux dans la propriété susdite; attendu que la preuve des faits allégués et de la responsabilité incombant à la compagnie, ne pouvait être régulièrement établie qu'après qu'il aurait été procédé à l'expertise prescrite par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; que cette expertise n'a pas eu lieu et qu'il n'a pu y être suppléé par une visite faite sur les lieux par le conseil de préfecture, renvoyer les parties devant ledit conseil, et condamner les consorts Sollier en tous les dépens, en tout cas les condamner aux dépens du pourvoi;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Sollier, tendant au rejet du pourvoi par le motif que c'est du consentement des parties en cause que le conseil de préfecture a procédé à une visite des lieux et substitué cette voie d'information à l'expertise réglée par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807; qu'aucune disposition de loi ne s'opposait à cet accord des parties et que la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ne saurait être admise à revenir sur le consentement qu'elle a donné à ce qu'il fût ainsi procédé;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, et celle du 16 septembre 1807, notamment l'article 56;

Considérant que la demande dirigée par les sieurs Sollier contre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée avait pour objet d'obtenir la réparation d'un dommage que les réclamants soutenaient leur avoir été causé par l'effet d'un travail public exécuté par la compagnie;

Considérant que le conseil de préfecture de la Drôme, avant de statuer sur ladite demande, devait ordonner une expertise contradictoire, dans les formes prescrites par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, qu'il n'a pu être suppléé à cette mesure d'instruction par la visite que le conseil de préfecture a faite sur les lieux; que, dans ces circonstances, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est fondée à demander l'annulation de l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a statué sur la demande des sieurs Sollier sans avoir fait procéder à l'expertise ordonnée par la loi... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de

préfecture pour être statué après l'expertise prescrite par la loi du 16 septembre 1807. Dépens à la charge du sieur Sollier.)

(N° 521)

[23 janvier 1880.]

Travaux publics.— Dommages.— Gêne momentanée. — Interruption complète. — (Sieurs Lesouple et Joumelle.) — *La gêne momentanée causée à la circulation d'un chemin pendant l'exécution des travaux d'un chemin de fer, en partie du reste à raison des intempéries, n'est pas de nature à donner droit à indemnité à un industriel voisin. — Décidé que l'interception même complète du chemin pendant un jour ne lui donnait droit à aucune indemnité, le réclamant ne justifiant en fait d'aucun préjudice.*

Vu la requête présentée pour les sieurs Lesouple et Joumelle, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 30 juin 1877, par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais les a condamnés à une indemnité de 500 francs envers le sieur Pasquiers, briquetier à Saint-Michel, à raison du dommage qu'aurait causé à cet industriel l'interruption du chemin de Walieumetz par les travaux de l'entreprise; ce faisant, attendu qu'il est inexact en fait que le chemin de Walieumetz ait été intercepté; que ce chemin, dont une partie devait disparaître pour être remplacée par un nouveau chemin, est demeuré ouvert à la circulation jusqu'à l'ouverture du nouveau chemin; que si, au cours de l'hiver 1874, la circulation a pu y être momentanément gênée, aucune responsabilité ne peut être imputée à raison de cette circonstance aux entrepreneurs, qui ont exécuté leurs travaux aussitôt que les terrains leur ont été livrés et en se conformant aux prescriptions de leur cahier des charges; attendu, d'autre part, que le sieur Pasquiers ne justifie d'aucun dommage causé à son industrie, décharger les requérants des condamnations prononcées contre eux, condamner le sieur Pasquiers aux frais et dépens de première instance et d'appel ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, conformément aux prescriptions du cahier des charges de l'entreprise des sieurs Lesouple et Joumelle, le chemin de Walieumetz est demeuré ouvert à la circulation pendant toute la durée des travaux de cons-

truction du troisième lot de la voie ferrée d'Arras à Étaples, jusqu'à l'époque où les entrepreneurs ont livré au public, pour tenir lieu d'une section du chemin qui demeure absorbée par la voie ferrée, la section nouvelle destinée à remplacer la précédente; que si, dans les derniers jours qui ont précédé cette ouverture, la circulation sur l'ancien chemin, sans être jamais interceptée, a pu être momentanément gênée, à raison, du reste, des intempéries, ce fait n'était pas de nature, dans les circonstances où il s'est produit, à ouvrir un droit à indemnité au sieur Pasquiers; que si le sieur Pasquiers allègue que son usine aurait été pendant un jour seulement privée de ses accès, et qu'une voiture de charbon qui s'y rendait n'aurait pu y parvenir, il ne justifie pas qu'il en soit résulté pour lui un préjudice; et que, dès lors, en admettant le fait comme établi, il ne saurait non plus prétendre à une indemnité de ce chef; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné les sieurs Lesouple et Joumelle à une indemnité de 500 francs envers le sieur Pasquiers à raison d'un préjudice causé à ce dernier par l'interception du chemin, et qu'il y a lieu de décharger lesdits entrepreneurs de cette condamnation. (Arrêté annulé. Frais d'expertise et dépens du pourvoi à la charge du sieur Pasquiers.)

(N° 522)

[23 janvier 1880.]

Voirie (grande). — Rivières navigables. — Arbres coupés, saules et osiers. — Contravention. — Absence de pénalité. — Réparation de dommage.—Frais du procès-verbal.— (Ministre des travaux publics contre sieur Bresnu.) — *Le fait d'avoir coupé des saules plantés par l'administration pour protéger les berges de la Seine sur des terrains produits par des dépôts de dragages exécutés pour l'approfondissement du chenal, constitue une contravention de grande voirie. — Le riverain se prévaudrait en vain de l'autorisation qu'il aurait obtenue, antérieurement à la plantation des saules, de couper les herbes et osiers sur les berges de la Seine. Cette autorisation ne comprend que les herbes et osiers croissant naturellement et ne s'étend pas aux plantations faites par l'administration à une date postérieure. — Mais à défaut de pénalité prononcée par les anciens règlements ou la loi de floréal an X, le contrevenant ne peut être*

condamné qu'à la réparation du dommage et aux frais du procès-verbal (*).

Vu le recours formé par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 23 août 1878, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Oise a renvoyé le sieur Bresnu, propriétaire à Carrières-Saint-Denis, des fins de deux procès-verbaux dressés contre lui pour avoir coupé des saules plantés par l'administration sur un terrain compris dans le lit de la Seine; ce faisant, attendu que si le sieur Bresnu a été autorisé, en 1859, par le préfet de Seine-et-Oise, à récolter les herbes et osiers croissant sur la berge de la Seine, cette tolérance ne peut être étendue à l'exploitation de plantations faites pour protéger les berges et composées d'arbres de haute tige; que le fait reproché au sieur Bresnu constitue une contravention à l'ordonnance d'août 1669 et à l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777, condamner le sieur Bresnu à 50 francs d'amende, à 1,500 francs de dommages-intérêts et aux frais des procès-verbaux;

Vu les observations présentées par le sieur Bresnu, tendant au maintien de l'arrêté attaqué, par les motifs qu'en vertu d'une lettre du préfet de Seine-et-Oise, du 13 décembre 1859, les riverains de l'île de Carrières-Saint-Denis sont autorisés à récolter les herbes et osiers croissant sur les berges attenantes à leurs parcelles; que cette autorisation ne fait que sanctionner un usage immémorial; qu'il résulte de certificats produits devant le Conseil, qu'il n'a jamais été fait de distinction entre les saules et les osiers, et qu'enfin le fait que le sieur Bresnu a attendu plusieurs années pour opérer la récolte ne change pas le caractère de sa jouissance;

Vu l'ordonnance des eaux et forêts d'août 1669 ;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791 ;

Vu la loi du 29 floréal an X, et l'article 538 du Code civil;

Considérant qu'en vertu des procès-verbaux ci-dessus visés, le sieur Bresnu était poursuivi pour avoir coupé 700 à 800 saules sur un terrain d'une superficie de 1 hectare 30 ares produit, dans le lit de la Seine, par les dépôts de dragages exécutés par l'État pour l'approfondissement du chenal et sur lequel des plantations ont été faites par l'administration vers l'année 1862; que, pour renvoyer le sieur Bresnu des fins des procès-verbaux, le conseil de

---

(*) Voir Table (des *Arrêts du Conseil d'État*) de 1859-1874, t. II, p. 680 et 681.

préfecture s'est fondé sur ce que, aux termes d'une dépêche du préfet de Seine-et-Oise, du 13 décembre 1859, le sieur Bresnu et les autres riverains de l'île de Carrières-Saint-Denis étaient autorisés à récolter les herbes et osiers croissant sur les berges attenantes à leurs parcelles;

Considérant qu'en admettant que cette autorisation ait eu en vue le terrain défini par les procès-verbaux, les termes dans lesquels elle est conçue indiquent qu'elle ne peut s'appliquer qu'à des herbes et osiers croissant naturellement, et non à des plantations faites par l'administration dans le but de protéger la berge de la Seine, et à une date postérieure, d'ailleurs, à l'autorisation; qu'en coupant les saules ainsi plantés, le sieur Bresnu a contrevenu à la loi du 29 floréal an X;

Mais considérant que ni cette loi, ni aucun des anciens règlements maintenus par l'article 29 du titre 1er de la loi des 19-22 juillet 1791, ne punissent d'une amende les faits commis par le contrevenant; qu'ainsi il n'y a lieu de condamner le sieur Bresnu qu'à la réparation du dommage et aux frais des procès-verbaux. (Arrêté annulé. Sieur Bresnu condamné au paiement de la valeur des arbres par lui coupés et aux frais des procès-verbaux.)

(N° 523)

[23 janvier 1880.]

Voirie (grande). — Rivières navigables. — Chantiers de la Loire. — Arrêté autorisant une construction. — Qualité pour l'attaquer. — Danger d'inondation. — (Sieur Boitard.) — *Un particulier n'a pas qualité pour attaquer, pour excès de pouvoirs, l'arrêté préfectoral qui autorise une construction sur une dépendance du lit de la Loire. — Il n'appartient qu'à l'administration d'assurer l'exécution de l'arrêt du 23 juillet 1783, et, d'autre part, l'arrêté attaqué n'est rendu que sous la réserve du droit des tiers* (*).

Vu la requête présentée par le sieur Boitard, tendant à ce qu'il

---

(*) La conséquence de cette décision est que les tiers lésés conservent leur action en réparation de dommage contre celui qui a obtenu l'autorisation. Il en est de même en matière d'ateliers insalubres, de règlements d'eau et en général de toute les permissions de police ou concessions administratives, qui sont délivrées malgré l'opposition des intéressés ou sans qu'ils aient été appelés à la produire. La permission est accordée aux risques et périls de l'impétrant.

plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, trois arrêtés, du 21 décembre 1871, 23 avril et 25 août 1875, par lesquels le préfet de Loir-et-Cher a autorisé le sieur Yvonneau à élever une construction sur le chantier de l'Orme-Cochard, situé sur la rive gauche de la Loire, entre le fleuve et la levée et au droit de la ferme du requérant, par le motif que cette autorisation, qui est dommageable au requérant, la présence d'une construction à proximité de la digue qui protège sa propriété pouvant compromettre, en cas d'inondation, la solidité de cet ouvrage, a été accordée en violation de l'article 15, titre II, de l'arrêt du Conseil du 23 juillet 1783, qui interdit toute construction entre la Loire et les levées; subsidiairement, ordonner qu'il sera procédé à une vérification à l'effet de rechercher si le sieur Yvonneau s'est conformé aux conditions prescrites par les arrêtés précités;

Vu les observations présentées par le sieur Yvonneau, tendant au rejet du pourvoi, par le motif que la construction qu'il a été autorisé à élever ne peut être nuisible aux propriétés voisines;

Vu les observations du ministre des travaux publics tendant au maintien des arrêtés attaqués, par le motif que ces arrêtés ont été rendus dans la limite des pouvoirs conférés à l'administration par l'arrêté du 23 juillet 1783;

Vu l'arrêt du Conseil du 23 juillet 1783;

Vu la loi des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872;

Considérant qu'il n'appartient qu'à l'administration d'assurer l'exécution de l'arrêt du Conseil du 23 juillet 1783; que, dès lors, le sieur Boitard n'a pas qualité pour déférer au Conseil d'État, pour excès de pouvoirs, les arrêtés par lesquels le préfet de Loir-et-Cher, agissant sous l'autorité du ministre des travaux publics, a autorisé le sieur Yvonneau à élever une construction sur le chantier de l'Orme-Cochard, arrêtés qui n'ont d'ailleurs été rendus que sous la réserve expresse des droits des tiers. (Rejet.)

(N° 524)

[30 janvier 1880.]

Travaux publics. — Construction de chemin vicinal. — (Sieurs Rigaud frères et Cie.)*—Subvention promise par un particulier sous*

la condition que les travaux seraient commencés dans le délai d'un an à partir du jour de la promesse ; travaux non entrepris dans le délai : souscription non due. Décharge.

(Recours des sieurs Rigaud frères et Cie contre un arrêté, du 8 août 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Vienne a décidé qu'ils étaient tenus d'acquitter le montant d'une souscription qu'ils s'étaient engagés à payer pour contribuer à la dépense des travaux de parachèvement du chemin vicinal ordinaire n° 20, du pont Notre-Dame à Gramont; ce faisant (voir l'arrêt));

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les lois des 21 mai 1836 et 18 juillet 1837;

Vu l'article 1176 du Code civil;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les moyens de forme invoqués par les requérants :

Considérant que, dans l'acte ci-dessus visé, du 26 juillet 1874, par lequel les sieurs Rigaud frères et Cie se sont engagés à contribuer pour une somme de 4.500 francs à la dépense des travaux d'achèvement du chemin vicinal ordinaire n° 20, de Notre-Dame à Gramont, il a été stipulé que si lesdits travaux n'étaient pas commencés dans le délai d'un an à partir du 26 juillet 1874, ledit engagement serait nul et non avenu; que les sieurs Rigaud ont renouvelé, le 21 novembre 1874, leur offre de concours, en spécifiant que la condition de leur engagement primitif était maintenue et que le délai fixé pour le commencement des travaux prenait cours à partir du 26 juillet 1874;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est seulement à la date du 26 août 1875 qu'il a été procédé à l'adjudication des travaux précités, qui n'ont été commencés que le 6 septembre suivant; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que les sieurs Rigaud frères étaient tenus d'acquitter le montant de leur souscription. (Arrêté annulé.)

(N° 525)

[30 janvier 1880.]

Travaux publics. — Dommages. — Substitution du mode d'exploitation d'une forêt communale.—Carrière; allongement du parcours. —Dommage à un pont non établi.—Intérêts capitalisés (art. 1154).

— Frais d'expertise à la charge de la compagnie qui n'a pas offert d'indemnité (*). *— Dépens mis en masse et répartis pour un tiers à la charge du demandeur et deux tiers du défendeur.* — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.)—*Procédure: Arrêté ordonnant une expertise: simple mesure d'instruction: droits réservés: recours recevable contre l'arrêté qui statue au fond et contre le principe même de l'indemnité. — Lorsque des travaux ont eu pour conséquence de nécessiter la substitution de l'exploitation à blanc estoc d'une forêt à l'exploitation antérieure par jardinage, le propriétaire de la forêt peut avoir droit à une indemnité. —L'allongement de parcours résultant de la suppression de l'accès direct d'une carrière à un chemin n'est pas de nature à ouvrir droit à indemnité. — La communication entre la carrière et la route avait été rétablie de deux autres côtés.*

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 16 juin 1876, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie l'a condamnée à payer à la commune d'Orelle une indemnité de 1.800 francs avec intérêts à partir du 30 août 1871, à raison des dommages que lui auraient causés les travaux d'établissement du chemin de fer entre Saint-Michel et le tunnel des Alpes; ce faisant, attendu qu'il ne résulte pas de l'instruction que le pont de la ville ait souffert des dégradations; qu'ainsi l'article 14 de la loi du 21 mai 1836 n'était pas applicable; que c'est à tort que les dommages résultant de l'éboulement de terrains et de l'enlèvement de matériaux ont été confondus dans une seule indemnité; que l'éboulement de la forêt communale doit être attribué en grande partie aux crues de la rivière d'Arc en 1866 et 1868; que, d'ailleurs, la compagnie a fait construire un mur de soutènement qui a consolidé ladite forêt et lui a procuré ainsi une plus-value; que le mode d'exploitation que la commune a été obligée d'adopter lui a permis de couper sans perte tous ses bois; que la compagnie a relié la carrière de la commune à la route nationale n° 6 du côté de Saint-Michel et du côté de Modane, et qu'elle a ainsi rempli les obligations dont elle était tenue vis-à-vis de la commune d'Orelle et qu'un allongement de parcours ne peut donner lieu a indemnité, décharger la compagnie des condamna-

---

(*) Voir Table (des *Arrêts du Conseil d'Etat*) de 1859 à 1874, t. II, p. 617 et 618. — Voir l'arrêt suivant (Pichard), p. 1122.

tions prononcées contre elle, et mettre les frais d'expertise et les dépens à la charge de la commune d'Orelle;

Vu le mémoire en défense et recours incident présentés pour la commune d'Orelle, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours ci-dessus visé et mettre les frais d'expertise à la charge de la compagnie, la condamner en outre à payer les intérêts, les intérêts des intérêts et les dépens; par les motifs que l'usage que la compgnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a fait du pont de la ville a causé des détériorations à cet ouvrage, que la substitution de l'exploitation à blanc estoc au mode d'exploitation antérieurement adopté pour la forêt communale a causé à la commune un dommage, et que l'indemnité de 500 francs allouée de ce chef par le conseil de préfecture n'est pas exagérée; que le chemin qui conduisait directement de la carrière communale à la route n° 6 a été supprimé et que, si l'accès a été rétabli du côté de Saint-Michel et du côté de Modane, la distance à parcourir pour rejoindre la route a été allongée; que le chemin qui se dirige vers Modane est impraticable;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur le moyen tiré de ce que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ne serait plus recevable à contester le droit à indemnité reconnu par un précédent arrêté du 28 novembre 1874 :

Considérant qu'en ordonnant une expertise ayant pour objet de constater l'existence et d'apprécier l'importance des dommages, causés à la commune d'Orelle, par les travaux de la compagnie, le conseil de préfecture n'a fait que prescrire une mesure d'instruction qui ne faisait pas obstacle à ce que la compagnie pût ultérieurement contester le droit de la commune d'Orelle à l'indemnité qu'elle réclame;

En ce qui touche le dommage qui aurait été causé au pont de la ville :

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que les transports de matériaux effectués par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée aient causé au pont de la ville des détériorations pouvant donner lieu à indemnité;

En ce qui touche le dommage causé à la forêt communale :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ont eu pour conséquence d'obliger la commune d'Orelle à couper à blanc la forêt de la Buissonnière; que la substitution de ce mode d'exploitation à celui qui était antérieurement

adopté a causé à la commune un dommage et que la compagnie n'établit pas, qu'en fixant à 500 francs l'indemnité à payer à la commune d'Orelle, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation du préjudice qu'elle a souffert;

En ce qui touche la suppression de l'accès direct de la carrière communale :

Considérant que la commune d'Orelle prétend éprouver à raison de l'exécution des travaux un dommage résultant de l'allongement de parcours causé par la suppression du passage existant entre la carrière et la route nationale n° 6, ainsi que la dépense d'entretien des chemins qui ont remplacé ce passage;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que la communication entre la carrière et la route a été rétablie par la compagnie du côté de Modane et du côté de Saint-Michel, et qu'en admettant que l'allongement de parcours, qui a été la conséquence de la suppression de l'ancien accès, cause à la commune un préjudice, il n'en résulte pas pour elle un dommage de nature à lui donner droit à indemnité;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué à la commune d'Orelle les intérêts de l'indemnité à laquelle elle a droit à partir du 30 août 1871; que la commune a demandé les intérêts à la date du 16 décembre 1876; que, dès lors, conformément à l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de les lui accorder à partir de cette date;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée n'ayant pas fait d'offres, les frais d'expertise doivent être mis à sa charge. (Arrêté réformé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a accordé à la commune : 1° 300 francs pour dommage causé au pont de la ville; 2° 1.000 francs pour suppression de l'accès direct de la carrière communale. Frais d'expertise à la charge de la compagnie. Intérêts de 500 francs capitalisés au 16 décembre 1876. Masse des dépens pour un tiers à la charge de la compagnie et deux tiers à la charge de la commune. Surplus des conclusions de la compagnie rejeté.)

(N° 526)

[30 janvier 1880.]

Travaux publics.— Dommages.— Qualité pour réclamer. — Evalua-

tion du dommage causé. — Dommage éventuel. — Intérêts du jour de la demande. — Capitalisation demandée d'intérêts échus depuis moins d'une année: rejet. — (Sieur Pichard contre commune de Bauliac.) — *Frais d'expertise et de tierce expertise partagés par moitié à raison de l'absence de toute offre de la part de la commune qui a fait les travaux, et de l'exagération de la demande du particulier (*). — Dépens devant le Conseil d'Etat mis pour un cinquième à la charge de la commune et pour les quatre cinquièmes à la charge du particulier. — Lorsqu'un propriétaire a aliéné sa propriété postérieurement aux dommages que lui a causés l'exécution de travaux publics, l'acquéreur n'a pas qualité pour réclamer une indemnité à raison de ces dommages, si aucune clause spéciale de l'acte de vente ne lui fait cession du droit à indemnité qui s'était ouvert au profit de son vendeur (**). — Les dommages éventuels n'ouvrent pas un droit à indemnité (***).*

(Recours du sieur Pichard contre un arrêté du 28 juillet 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde ne lui a accordé qu'une indemnité de 100 francs en réparation des dommages que l'ouverture du chemin vicinal ordinaire n° 5 de la commune de Bauliac a occasionnés au domaine de Sermansau, que le requérant possède depuis 1875 sur le territoire de la susdite commune); ce faisant, attendu qu'à raison de la nature du sol dans lequel a été creusée la tranchée qui sert au passage du chemin vicinal n° 5, des éboulements considérables se sont produits en quatre endroits, le long du talus qui borde la propriété du sieur Pichard; que ces éboulements ont fait disparaître plusieurs parcelles de terrain cultivable; qu'ils compromettent la solidité du mur de clôture et de la terrasse en maçonnerie situés à quelques mètres seulement de l'arête du talus; qu'ils causent par suite à l'ensemble de la propriété une grande dépréciation, et qu'ils nécessitent l'exécution de travaux de consolidation qu'un des experts a estimé devoir coûter 32.000 francs, accorder au requérant une indemnité de pareille somme, avec les intérêts et les intérêts des intérêts à partir du jour de la demande; condamner en outre la commune de Bauliac aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune de Bau-

(*) Voir l'arrêt précédent, p. 1119.
(**) Voir 1er décembre 1876, commune de Tlemcen, *Ann.* 1878, p. 1624.
(***) Voir Table (des *Arrêts du Conseil d'Etat*) de 1859 à 1874, t. II, p. 662 et suivantes. — *Conférences*, de M. Aucoc, 2e édit., t. II, p. 400, n° 729.

liac, tendant au rejet du pourvoi avec dépens, attendu que l'indemnité de 100 francs qui a été allouée au sieur Pichard est suffisante pour compenser la perte des quelques mètres carrés de terrain qui se sont éboulés ; que la solidité, ni la sécurité du domaine de Sermansau ne sont pas compromises par les éboulements qui se sont produits, spécialement en 1873, le long des talus du chemin vicinal ordinaire n° 5 ; que ce domaine n'a donc pas subi de dépréciation ; et qu'aucune dégradation nouvelle n'étant survenue depuis cinq ans aux talus du chemin, des travaux de consolidation ne sont pas nécessaires ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Pichard, dans lequel le requérant maintient ses précédentes conclusions ; attendu, entre autres motifs, que de nouveaux éboulements surviennent sans cesse dans la tranchée du chemin vicinal n° 5 ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que la demande du sieur Pichard tend à faire condamner la commune de Bauliac à lui payer une indemnité de 32.000 francs pour la perte de quatre parcelles de terrain cultivables qu'ont entraînées les éboulements du talus du chemin vicinal ordinaire n° 5, et à raison de la dépréciation que les mêmes éboulements auraient causée à l'ensemble de sa propriété, en compromettant la solidité de la terrasse située à quelques mètres du talus ;

Mais considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que le sieur Pichard ne s'est rendu acquéreur qu'au mois de mai 1875 du domaine au sujet duquel il réclame ; qu'à cette époque la plus grande partie des éboulements s'étaient déjà produite ; que le requérant n'allègue pas que ses vendeurs lui aient, par une clause spéciale de l'acte de vente, fait cession du droit à indemnité qui s'était ouvert à leur profit ; que les éboulements qui sont survenus postérieurement au mois de mai 1875 n'ont pas amené la chute de plus d'un are de terre, et que l'arrêté attaqué a fait une juste appréciation du dommage qui est résulté de ce chef pour le sieur Pichard, en allouant à celui-ci une indemnité de 100 francs ;

Considérant, d'autre part, qu'il est établi par l'instruction que les dégradations subies par le talus du chemin vicinal ordinaire n° 5 n'ont jusqu'ici aucunement compromis la solidité de la terrasse et du mur de clôture de la propriété du requérant ; que la menace de nouveaux éboulements dont se prévaut celui-ci constitue un danger purement éventuel, et que, dès lors, il n'y a pas lieu de lui accorder de ce chef des dommages-intérêts, sauf son droit de réclamer une indemnité dans le cas où la chute d'une

partie des talus du chemin viendrait à causer à sa propriété de nouveaux dégâts ;

Sur les intérêts :

Considérant que le requérant a demandé les intérêts de l'indemnité à laquelle il a droit, dans sa requête enregistrée le 19 septembre 1877 au secrétariat du contentieux du Conseil d'État; qu'il y a donc lieu de les lui accorder à partir de cette date ;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que, d'après l'article 1154 du Code civil, les intérês échus ne peuvent produire intérêt, que s'ils sont dus pour une année au moins au moment de la demande ; que le sieur Pichard n'a droit aux intérêts, ainsi qu'il résulte de ce qui précède, qu'à partir du 19 septembre 1877 ; que c'est à cette même date qu'il a demandé les intérêts des intérêts ; que, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de faire droit à sa demande ;

En qui ce touche les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant que la commune de Bauliac contestant au sieur Pichard tout droit à indemnité et ne lui ayant pas fait d'offres, c'est à tort que le conseil de préfecture a mis à la charge dudit sieur Pichard la totalité des frais d'expertise et de tierce expertise; et que, dans les circonstances de l'affaire, à raison de l'exagération de la demande, il y a lieu de partager ces frais entre les parties. (Frais d'expertise et de tierce expertise mis par moitié à la charge de la commune de Bauliac et du sieur Pichard. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts alloués du 19 septembre 1877. Masse des dépens devant le Conseil d'État à la charge du sieur Pichard pour quatre cinquièmes et de la commune pour un cinquième. Surplus des conclusions du sieur Pichard rejeté.)

(N° 527)

[30 janvier 1880.]

Travaux publics. — Dommages.— Rupture de conduite d'eau : infiltration. — Maison démolie : faute de la commune : responsabilité de la compagnie des eaux. — Intérêts capitalisés dans les termes de l'article 1154 *Code civil.* — (Compagnie des eaux d'Arras contre sieur Trannin-Harbaville.) — *Lorsque les infiltrations résultant de la rupture d'une conduite d'eau ont nécessité, par mesure de sécurité publique, la démolition d'une maison dont la solidité était*

compromise par ces infiltrations, la compagnie qui a posé la conduite ne peut pas, pour dégager partiellement sa responsabilité, se prévaloir de l'état des fondations de la maison qui aurait aggravé le dommage, de la vétusté de l'immeuble, ou du vice du sol, s'il est d'ailleurs constaté que la compagnie, déjà condamnée précédemment pour un dommage semblable, n'a pris aucune des précautions que nécessitaient la nature du terrain et les dangers d'une nouvelle rupture (*).

Vu la requête présentée pour la compagnie des eaux de la ville d'Arras tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 13 avril 1878, par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais a condamné ladite compagnie à payer au sieur Trannin-Harbaville une somme de 5.200 francs pour dommages résultant de la ruine d'une maison située rue du Vert-Galant à Arras; ce faisant, attendu qu'il n'est pas établi que la rupture du tuyau de conduite de la rue du Vert-Galant soit due à la faute ou à la négligence de la compagnie; que les infiltrations produites par la rupture de ce tuyau ne sont pas la seule cause de la ruine de la maison du sieur Trannin; qu'enfin, c'est à tort que l'arrêté attaqué a mis à la charge de la compagnie la totalité de l'indemnité; dire que la rupture de ce tuyau de la rue du Vert-Galant est due tant à la force majeure qu'au défaut de précaution du sieur Trannin, que la compagnie n'en est aucunement responsable, la décharger des condamnations prononcées contre elle; subsidiairement, dire que le préjudice subi par le sieur Trannin sera estimé à 5.200 francs et réparti dans la proportion de six septièmes laissés à sa charge, et d'un septième mis à la charge de la compagnie, condamner le sieur Trannin en tous dépens, y compris ceux de l'expertise;

Vu le mémoire en défense présenté par le sieur Trannin-Harbaville tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État confirmer l'arrêté attaqué, condamner la compagnie des eaux d'Arras à tous les dépens de première instance et d'appel, y compris les frais d'expertise, condamner la compagnie à payer les intérêts des intérêts des sommes dues, par les motifs que l'accident dont la démolition de la maison du sieur Trannin a été la conséquence, est dû au fait de la compagnie des eaux et que, d'après les apprécia-

(*) Rapp. Table (des *Arrêts du Conseil d'État*) 1859 à 1874, v° Travaux publics, t. II, p. 653 et suivantes, p. 665 et 666; — 10 décembre 1875, Mauger, *Ann.* 1877, p. 925; — spécialement 13 juillet 1870, Evrard, *Ann.* 1872, p. 596; — 18 février 1863, Thibérart, *Ann.* 1863, p. 342.

tions du tiers-expert lui-même, la somme allouée par le conseil de préfecture ne représente pas la totalité des dommages éprouvés, notamment en ce qui concerne l'évaluation du préjudice causé au commerce dudit sieur Trannin ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Vu l'article 1154 du Code civil ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dommages qui ont compromis la solidité de la maison du sieur Trannin-Harbaville au point d'en rendre la démolition nécessaire dans l'intérêt de la sécurité publique, ont eu pour cause directe les infiltrations qui se sont produites dans les fondations par suite de la rupture de la conduite posée par la compagnie requérante sous le sol de la rue du Vert-Galant ;

Considérant que ladite compagnie, ayant été déjà condamnée en 1873, par le conseil de préfecture, à payer au sieur Trannin-Harbaville une indemnité de 1.000 francs en réparation des dommages causés à la maison précitée par un accident de même nature et se trouvant ainsi dûment avertie des risques que courait la conduite en raison de la nature du terrain ainsi que des conséquences que devait entraîner une nouvelle rupture, ne justifie pas qu'elle ait pris, afin de dégager sa responsabilité, aucune des mesures auxquelles il était en son pouvoir de recourir ;

Considérant que, dans ces circonstances, bien que l'état des fondations de la maison du sieur Trannin-Harbaville ait pu contribuer à aggraver les dommages résultant de l'infiltration des eaux, la compagnie requérante n'est fondée, pour obtenir l'annulation de l'arrêté attaqué, à se prévaloir ni du vice du sol ni de la vétusté de l'immeuble ;

Considérant qu'ainsi le conseil de préfecture, en fixant à 5.200 fr. le montant de l'indemnité, a fait une juste appréciation de l'importance du préjudice occasionné au sieur Trannin-Harbaville et de la mesure dans laquelle la compagnie était tenue de réparer ce préjudice ; que, par suite, sans qu'il soit nécessaire d'ordonner le supplément d'instruction demandé, il y a lieu de maintenir à ladite somme de 5.200 francs l'indemnité due par la compagnie ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Trannin-Harbaville a demandé les intérêts des intérêts à la date du 20 janvier 1879 ; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts et que, dès lors, par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de décider que les intérêts échus à la date du 20 janvier 1879 seront capitalisés et porteront eux-mêmes intérêts au profit du sieur Trannin

à partir de ladite date. (Requête de la compagnie rejetée; capitalisation des intérêts échus le 20 janvier 1879. Compagnie condamnée aux dépens.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 528)

[16 août 1880.]

Conférences mixtes. — Application des dispositions de l'article 5 *du décret du* 8 *septembre* 1878.

Monsieur le Préfet, la Commission mixte des Travaux publics vient d'émettre l'avis :

« Que pour accélérer l'expédition des affaires peu importantes, « il convient de faire une application aussi fréquente que possible « des dispositions de l'article 5 du décret du 8 septembre 1878 (*), et « que l'instruction sommaire dont il est fait mention dans cet « article ne comporte pas obligatoirement la réunion effective des « conférents, soit au point où doit être exécuté le travail, soit à « la résidence du fonctionnaire qui a provoqué la conférence. »

J'ai l'honneur de vous faire connaître que je donne mon approbation à cet avis, dont il conviendra de tenir compte à l'avenir dans l'instruction des affaires mixtes.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef et ordinaires des ponts et chaussées.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
H. Varroy.

(*) *Annales* 1879, p. 651.

PERSONNEL.

(N° 529)

Août 1880.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 13 *août* 1880. — Sur le rapport du ministre des travaux publics, est promu au grade d'officier de la Légion d'honneur :

M. Clerc (Émile), ingénieur ordinaire de 1re classe.

2° NOMINATIONS.

4 août 1880. — Est nommé sous-ingénieur des ponts et chaussées :

M. Guillaume, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Montluçon.

Décret du 9 *août*. — Sont nommés ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées de 3e classe, pour prendre rang à dater du 16 août 1880 :

M. Vivier (Charles), conducteur des ponts et chaussées de 2e classe;

M. Humbert (Hyppolyte-Adolphe), conducteur des ponts et chaussées de 1re classe.

3° PROMOTION.

Décret du 9 *août* 1880. — M. Verrier, ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite, prendra le titre d'inspecteur général honoraire.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

7 *août* 1880. — M. **Combier**, ingénieur en chef de 1re classe, actuellement chargé, à la résidence de Paris, de la 1re section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, est mis à la disposition du ministre de la marine et des colonies pour être chargé d'une mission temporaire en Cochinchine. Il sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

11 *août* 1880. — M. **Bellom**, ingénieur en chef de 2e classe, actuellement en congé sans traitement, est mis en congé renouvelable et autorisé à accepter les fonctions d'ingénieur-conseil de la compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Argenteuil à Herblay.

6° RETRAITE.

Décret du 27 *juillet* 1880. — M. **Mutrécy-Maréchal**, ingénieur en chef de 1re classe. . . . . Date d'exécution. 25 juillet 1880.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

2 *août* 1880. — L'arrondissement spécial du service ordinaire de Bédarieux (Hérault) est supprimé. Le service de cet arrondissement est réparti entre les arrondissements de Montpellier et de Béziers.

M. **Scordel**, conducteur de 3e classe, actuellement chargé des fonctions d'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Bédarieux, reprendra les fonctions de son grade.

4 *août*. — La section de la ligne d'Épinac à Pont-d'Ouche, comprise entre Pont-d'Ouche et Écutigny, est distraite du 1er arrondissement (M. **Delaly**, chef de section principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, à Épinac) et rattachée au 3e arrondissement (M. **Mocquery**, ingénieur ordinaire, à Dijon) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Bonneau du Martray**.

5 *août*. — M. **Baum**, ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé illimité depuis le 1er juillet 1871, est remis en activité. Il sera chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement de la 1re section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer

de l'Est, en remplacement de M. de Basire, appelé à d'autres fonctions.

Il pourra, en outre, être chargé par M. Schlemmer, directeur de l'exploitation des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, de l'étude de questions d'ordre économique se rattachant à l'exploitation des chemins de fer.

6 *août* 1880. — Le service de revision et de complément du jaugeage des cours d'eau du territoire français, confié à M. l'ingénieur en chef Ritter, a été distrait du 1er arrondissement d'inspection et placé sous le contrôle de l'inspecteur général, directeur de l'École des ponts et chaussées.

Idem. — M. Barois, ingénieur ordinaire de 2e classe, actuellement attaché au service de la mission transsaharienne, confiée à M. l'ingénieur en chef Choisy, est attaché, à la résidence de Paris, au service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État (emploi créé).

7 *août.* — M. Barois, ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ci-dessus, est chargé, en outre, des premiers arrondissements de la 1re et de la 2e section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de l'Ouest, en remplacement de M. Philippe, appelé à d'autres fonctions.

11 *août.* — M. Desgouttes, conducteur de 4e classe, attaché au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, sera chargé de l'intérim du 1er arrondissement de ce service, en remplacement de M. Mabilat, appelé à d'autres fonctions.

Idem. — Un service spécial hydrométrique et d'annonce des crues est créé pour toute la partie française des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser.

Les avertissements relatifs aux pays wateringués du bassin de l'Aa resteront d'ailleurs dans les attributions respectives des services hydrauliques des départements du Nord et du Pas-de-Calais.

M. Doniol, ingénieur en chef de 2e classe, déjà chargé du service ordinaire et du service hydraulique du département du Nord, sera chargé, en outre, du service ci-dessus créé.

Idem. — M. Henry, ingénieur auxiliaire de 3e classe, est chargé, à la résidence de Limoges, du 4e arrondissement (tracé vers Montluçon, à partir de Coutras) du service spécial des études du canal de jonction de la Garonne à la Loire (emploi créé).

Idem. — M. Vivier, conducteur de 2e classe, actuellement attaché au service ordinaire du département de la Charente et nommé ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 3e classe, est chargé, dans le département de Lot-et-Garonne, du service ordinaire de

l'arrondissement de Villeneuve-sur-Lot, en remplacement de M. Boyer, agent voyer d'arrondissement faisant fonctions d'ingénieur, admis à la retraite.

12 *août* 1880. — Le service ordinaire, le service hydraulique, le service maritime et le service d'études et travaux de chemins de fer du département de la Corse, actuellement dans les attributions d'un seul ingénieur en chef, constitueront à l'avenir deux services distincts d'ingénieur en chef, comprenant l'un le service ordinaire, le service hydraulique et le service maritime; l'autre, le service d'études et travaux de chemins de fer.

Il n'est rien changé à la répartition actuelle de l'un et l'autre services en arrondissements d'ingénieurs ordinaires.

Idem. — M. Gay, ingénieur en chef de 2ᵉ classe, actuellement chargé de l'ensemble du service du département de la Corse, continuera, jusqu'à ce qu'une autre destination lui soit assignée, de résider à Ajaccio, avec la mission de remettre le service à ses successeurs, et de leur fournir tous les renseignements dont ils pourront avoir besoin.

Idem. — M. Aubé, ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, actuellement chargé, dans le département des Landes, à la résidence de Dax, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Ouest, du 2ᵉ arrondissement (ligne de Saint-Sever à Dax) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Perreau, et du 1ᵉʳ arrondissement du service d'études du canal de jonction de l'Adour à la Garonne, et attaché au service maritime du département des Landes et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour et de ses affluents, est chargé du service ordinaire, du service hydraulique et du service maritime du département de la Corse, en remplacement de M. Gay, qui sera ultérieurement appelé à une autre destination. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. Dubois, ingénieur en chef de 1ʳᵉ classe, actuellement chargé, dans le département de la Vienne, à la résidence de Poitiers, du service ordinaire de l'arrondissement du Sud et du 1ᵉʳ arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Forestier, est chargé de l'intérim des fonctions d'ingénieur en chef du service spécial d'études et travaux des chemins de fer du département de la Corse, en remplacement de M. Gay, qui recevra ultérieurement une autre destination.

13 *août.* — M. Humbert, conducteur de 1ʳᵉ classe, faisant fonctions d'ingénieur, nommé ingénieur ordinaire des ponts et chaus-

sées de 3e classe, continuera d'être chargé, à la résidence de Mende, du 1er arrondissement du service d'études et travaux des chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Bauby**.

17 *août* 1880. — M. **Soyer**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département du Puy-de-Dôme, à la résidence de Clermont-Ferrand, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Ouest, est chargé, dans le département de la Somme, à la résidence d'Abbeville, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Ouest, et attaché au service du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Journet**, précédemment envoyé en mission.

Idem. — Un 4e arrondissement d'ingénieur ordinaire est créé au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Chéguillaume**. Cet arrondissement comprendra la section de la ligne de Nantes à Segré, située dans le département de Maine-et-Loire, distraite du 2e arrondissement (M. **Bonamy**, ingénieur ordinaire, à Nantes) du même service.

M. **Goupil**, ingénieur ordinaire de 2e classe, déjà chargé, dans le département de Maine-et-Loire, à la résidence d'Angers, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord (Angers) et du 4e arrondissement du service de la navigation de la Mayenne et de la Sarthe, est chargé en outre du 4e arrondissement ci-dessus créé, et reste en outre définitivement chargé du 1er arrondissement (ligne de Clisson à Cholet) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **de Ponton d'Amécourt**, en remplacement de M. **Ménard**, mis en congé pour raisons de santé. Il cesse d'être chargé du 6e arrondissement (ligne d'Angers à la Flèche) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Prompt**.

Idem. — M. **Callon**, ingénieur ordinaire de 2e classe, déjà chargé dans le département de la Sarthe, à la résidence du Mans, du service ordinaire de l'arrondissement du Sud et du 9e arrondissement (ligne de Connerré à Courtalain) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **de Ponton d'Amécourt**, est chargé en outre du 6e arrondissement (ligne d'Angers à la Flèche) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Prompt**, en remplacement de M. **Goupil**.

18 *août*. — M. **Cosserat**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département du Pas-de-Calais, du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Pol, est chargé, dans le département du Nord, à la résidence de Dunkerque, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord-Est, et attaché au service des voies navi-

gables des départements du Nord et du Pas-de-Calais, et au service du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Boulangier**, précédemment mis en service détaché.

Les dispositions de la décision du 27 juillet, qui appelaient à cet emploi M. **Waldmann**, élève ingénieur, sont et demeurent rapportées.

18 *août* 1880.— M. **Waldmann**, élève ingénieur hors concours, est chargé, à la résidence d'Orléans, du 2e arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Loire et du 1er arrondissement du service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, en remplacement de M. **Biard**, précédemment appelé à une autre destination.

21 *août*. — M. **Lax**, ingénieur ordinaire de 1re classe, déjà attaché, à la résidence de Paris, au service de la 2e section de la navigation de la Seine et au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **de Villiers du Terrage**, est attaché en outre, sous les ordres du même ingénieur en chef, au service du contrôle des études relatives à l'établissement de chemins de fer métropolitains.

Idem. — Le 1er arrondissement actuel du service hydraulique du département de la Haute-Garonne, précédemment confié à M. **Parlier**, qui a été appelé à d'autres fonctions, est supprimé.

Le service hydraulique du département de la Haute-Garonne, actuellement réparti en deux arrondissements d'ingénieur ordinaire, ne comportera plus qu'un seul arrondissement, qui restera confié à M. **Tranié**, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, à Toulouse.

Idem. — Le service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. **Daigremont**, ingénieur chargé par intérim des fonctions d'ingénieur en chef à Guéret, sera réparti comme il suit en arrondissements d'ingénieur ordinaire :

1er arrondissement.

Lignes d'Urciers à Lavaud-Franche, de Guéret à Eguzon et de Vieilleville à Bourganeuf :

M. **Hérard**, ingénieur ordinaire, à Guéret.

2e arrondissement.

Lignes d'Aubusson à Felletin, de Felletin à Bourganeuf :

M. **Jourdain**, conducteur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, à Aubusson.

3ᵉ *arrondissement.*

Lignes de Vendes à Aurillac (1ʳᵉ section comprise entre Vendes et Drugeac-Saint-Martin); de Bort à Neussargues (section comprise dans l'arrondissement de Mauriac) :

M. **Lepère**, conducteur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, à Mauriac.

4ᵉ *arrondissement.*

Ligne de Vendes à Aurillac (2ᵉ section comprise entre Drugeac-Saint-Martin et Aurillac) :

M. **Monmerqué**, ingénieur ordinaire, à Aurillac.

5ᵉ *arrondissement.*

Ligne de Bort à Neussargues (section comprise dans l'arrondissement de Murat) :

M. **Bouscarel**, agent voyer faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, à Murat.

6ᵉ *arrondissement.*

Ligne de Montluçon à Eygurande :

M. **Guillaume**, sous-ingénieur, à Montluçon.

7ᵉ *arrondissement.*

Ligne de Felletin à Bort, par Ussel :

M. **Ulkowski**, chef de section principal, chargé par intérim des fonctions d'ingénieur ordinaire, à Ussel.

24 *août* 1880.—M. **Carrey**, ingénieur auxiliaire de 2ᵉ classe, placé en service détaché pour remplir une mission au Sénégal et remis à la disposition du département des travaux publics par le Ministre de la marine et des colonies, est chargé, à la résidence de Morlaix, du 1ᵉʳ arrondissement (de Carhaix à Morlaix et de Carhaix à ou près Quimperlé) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Celler**, en remplacemnet de M. **Fousset**, démissionnaire.

25 *août.* — M. **Guiot**, conducteur de 1ʳᵉ classe, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Revigny à Saint-Dizier, est chargé de l'intérim des fonctions d'ingénieur ordinaire au service du contrôle des travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Demouy**, en remplacement de M. **de Basire**, appelé à d'autres fonctions.

25 *août* 1880. — M. **Babinet**, ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, déjà chargé, dans le département de l'Allier, à la résidence de Moulins, du service ordinaire de l'arrrondissement de l'Est et attaché au service des routes thermales et du parc de Vichy, est chargé en outre du 2ᵉ arrondissement (ligne de Sancoins à Lapeyrouse) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Ravier**, en remplacement de M. **Poulet**, mis en service détaché.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4ᵉ classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

2 *août* 1880. — M. **Ducros**, Aude, service des études et travaux du chemin de fer de Carcassonne à Quillan.

16 *août*. — M. **Guinard**, Bouches-du-Rhône, service maritime.

2° AVANCEMENT.

12 *août* 1880. — M. **Sarrazin**, conducteur de 4ᵉ classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Denis au Buisson, dans le département de la Dordogne, est élevé, par mesure exceptionnelle, à la 3ᵉ classe de son grade.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

25 *août* 1880. — M. **Gouré**, conducteur de 1ʳᵉ classe, au service ordinaire du département de la Seine, est mis en congé renouvelable et autorisé à accepter les fonctions de commissaire-voyer de Neuilly-sur-Seine.

26 *août*. — M. **Courbaize**, conducteur de 3ᵉ classe, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis, dans le département du Cantal, est mis en congé renouvelable et autorisé à entrer au service municipal de la ville d'Aurillac.

4° DISPONIBILITÉS.

4 *août* 1880. — M. **Mourrier**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Carcassonne à Quillan, dans le département de l'Aude, est mis en disponibilité pour raisons de santé jusqu'au 1er janvier 1881.

26 *août*. — M. **Deschamps**, conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la ville de Paris, et remis par M. le Préfet de la Seine à la disposition de l'Administration, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant six mois.

5° DÉMISSIONS.

10 *août* 1880. — Est acceptée la démission de M. **Canton**, conducteur de 3e classe, en congé illimité.

16 *août*. — Est acceptée la démission de M. **Sabarthez**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Perpignan et de Pamiers à Limoux, dans le département de l'Ariège.

21 *août*. — Est acceptée la démission de M. **Foubert**, conducteur de 4e classe, en congé illimité.

25 *août*. — Est acceptée la démission de M. **Ducoing**, conducteur de 4e classe, en congé renouvelable, au service de la compagnie des chemins de fer du Midi.

26 *août*. — Est acceptée la démission de M. **Vergniol**, conducteur de 3e classe, en congé renouvelable.

Idem. — Est acceptée la démission de M. **Doublier**, conducteur de 2e classe, en congé illimité.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
4 *août* 1880. — M. **Dupré**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.	1er août 1880.

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Lequellec**, conducteur principal, détaché au service municipal de la ville de Paris.	18 mai 1880.
M. **Lallouette**, conducteur de 1re classe, détaché au service de la Cochinchine.	23 juin 1880.

	Date du décès.
M. **Paulet**, conducteur de 3e classe, en congé renouvelable, au service de la compagnie des chemins de fer du Midi.	30 juin 1880.
M. **Privat**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi au Vigan (2e section) dans le département du Gard.	27 juillet 1880.
M. **Morère**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Ariège.	31 juillet 1880.
M. **Ferrand**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.	1er août 1880.

8e DÉCISIONS DIVERSES.

4 août 1880. — M. **Joly**, conducteur de 1re classe, au service de la navigation de la Saône, dans le département de la Haute-Saône, qui a été admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er janvier 1880 et a été maintenu en activité jusqu'au 1er janvier 1881, cesse, sur sa demande, ses fonctions le 15 août.

10 *août*. — M. **Mabilat**, conducteur de 2e classe, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, dans le département du Loiret, passe, dans le département de Seine-et-Marne, au même service.

Idem. — M. **Dreux**, conducteur de 2e classe, en congé renouvelable, commissaire-voyer de la ville de Neuilly-sur-Seine, est remis en activité et attaché, dans le département de l'Eure, au service de la navigation de la Seine (3e section, 2e division).

Idem. — Est rapportée la décision du 6 juillet 1880 par laquelle M. **Desbat**, conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service des études et travaux du chemin de fer de Chagny à Auxonne, a été attaché au service ordinaire du département de la Nièvre.

Idem. — M. **Brault**, conducteur de 4e classe, actuellement sans emploi, est remis en activité et attaché, en qualité de conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Nièvre.

11 *août*. — M. **Balmadier**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, dans le département de la Lozère, passe, dans le département du Cantal, au même service.

16 *août*. — M. **Delmas**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département du Tarn, passe au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales.

16 *août* 1880.— M. **Fautsch**, conducteur de 1re classe, au service de la 2e section du canal de l'Est, dans le département de Meurthe-et-Moselle, passe au service des études et travaux du chemin de fer d'intérêt local de Toul à Colombey, dans le même département.

Idem. — M. **Mansuy**, conducteur de 3e classe, au service de la 5e section du canal de l'Est, dans le département de la Haute-Saône, passe, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin.

Idem. — M. **Lassaire**, conducteur de 1re classe, en retraite et maintenu en fonctions jusqu'au 1er janvier 1881, attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux des chemins de fer de Prades à Olette, Quillan et Rivesaltes, etc., passe au service ordinaire du même département, en remplacement de M. **Escudier**, qui le remplace lui-même au service des chemins de fer.

Idem. — MM. **Monot** et **Favier**, conducteurs de 2e classe, au service ordinaire du département du Jura, sont attachés, en outre, au service des études et travaux de chemins de fer de Lons-le-Saulnier à Champagnole, Saint-Claude à la Cluse, de Dôle à Arbois, etc.

17 *août.* — M. **Guillot**, conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour raisons de santé, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

18 *août.* — M. **Haurie**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Seine, passe au service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, dans le même département.

19 *août.* — M. **Malon**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Corrèze, passe au service ordinaire du département de l'Ariège.

19 *août.* — M. **Cloître**, conducteur de 1re classe, au service maritime du département de la Vendée, passe, dans le département de la Charente, au service du canal de jonction de la Garonne à la Loire.

21 *août.* — M. **Sonnet**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Calvados, est autorisé à accepter, tout en conservant ses fonctions actuelles, celle d'architecte-voyer de la ville de Condé-sur-Noireau.

25 *août* — M. **Blot**, conducteur de 3e classe, au service des voies navigables du département du Pas-de-Calais, passe au service ordinaire du département de la Dordogne.

Idem. — M. **Pagot**, conducteur de 3e classe, au service des étu-

des et travaux du chemin de fer de Montmoreau à Périgueux, dans le département de la Charente, passe au service ordinaire du département de la Haute-Saône.

26 *août* 1880. — M. Fortier, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Ardennes, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Soissons à Rethel, dans le même département.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris, imp. Arnous de Rivière, rue Racine, 26.

LOIS.

(N° 530)

[1er juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Fécamp.

. . . .

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Fécamp, conformément à l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 2 décembre 1879.

La dépense, évaluée à 6.000.000 de francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites sur le budget de chaque exercice.

Art. 2. — Il est pris acte des engagements contractés par le département de la Seine-Inférieure, la chambre de commerce et la ville de Fécamp, de contribuer aux dépenses, savoir :

Le département, pour une somme de 500,000 francs, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 28 août 1878; la chambre de commerce, pour une somme de 300.000 francs, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 23 janvier 1878; la ville pour une somme de 150.000 francs, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 5 avril 1878.

Ces subventions, montant ensemble à 950.000 francs, viendront en déduction de la dépense à la charge du Trésor.

. . . .

(N° 531)

[3 juillet 1880.]

Loi qui incorpore dans le réseau d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Roanne à Chalon, avec embranchement sur Montchanin.

. . . .

Art. 1er. — Sont et demeurent incorporés dans le réseau d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local ci-après :

1° De la limite du département de la Loire, dans la direction de Roanne à Chalon, par Cluny, avec embranchement se détachant de ce chemin près Saint-Gengoux et aboutissant à Montchanin, sur la ligne de Chagny à Paray-le-Monial;

2° De Roanne à la limite du département de Saône-et-Loire, dans la direction de Cluny,

Dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décret du 8 janvier 1874.

Art. 2. — Il est pris acte :

1° De la cession faite à l'État, à titre gratuit, des droits du département de Saône-et-Loire sur le chemin de fer de la limite du département de la Loire à Chalon, avec embranchement sur Montchanin, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général de Saône-et-Loire en date du 23 août 1879;

2° De l'offre faite par le conseil général dans la même délibération et dans celle du 20 novembre suivant, de fournir à l'État, pour la construction desdits chemin de fer et embranchement, une subvention égale à la moitié des dépenses d'infrastructure, sans que le montant total de cette subvention puisse dépasser 5.500.000 fr.

Art. 3. — Il est également pris acte :

1° De la cession faite à l'État, à titre gratuit, des droits du département de la Loire sur le chemin de fer de Roanne à la limite du département de Saône-et-Loire, dans la direction de Cluny, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général de la Loire en date du 9 avril 1880;

2° De l'offre faite par le conseil général, dans la même délibération, de payer à l'État une subvention de 100.000 francs pour la construction dudit chemin de fer.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux des lignes désignées ci-dessus à l'article 1er.

En aucun cas, les dépenses à faire en vertu de la présente loi ne pourront excéder celles qui sont mises à la charge du Trésor par les lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera pourvu à la dépense de ces travaux au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, troisième section (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État.*).

Art. 6. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, des lignes désignées à l'article 1er.

Art. 7. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 532)

[3 juillet 1880.]

Loi qui autorise, dans certains cas, l'augmentation du nombre des jurés portés sur les listes dressées annuellement en vertu de l'article 29 de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

. . . .

Article unique. Le nombre des personnes désignées pour chaque arrondissement, conformément à l'article 29 de la loi du 3 mai 1841, et parmi lesquelles sont choisis les membres du jury spécial chargé de régler les indemnités dues par suite d'expropriation pour cause d'utilité publique, peut, lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, être augmenté par des décrets rendus en Conseil d'État, sans pouvoir dépasser 144.

. . . .

(N° 533)

[13 juillet 1880.]

Loi relative au rachat de la concession du canal de Vire-et-Taute.

. . . .

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à racheter la concession du canal de Vire-et-Taute moyennant le prix, en capital, de 232.000 francs, déduction faite des dépenses qui seraient reconnues nécessaires pour travaux de réparation, au moment de la remise du canal à l'administration.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par le con-

seil général de la Manche de fournir une somme de 20.000 francs à titre de subvention dans le prix de rachat, ainsi qu'il résulte de sa délibération en date du 20 août 1879.

Il est pris également acte des engagements contractés, les 16 novembre et 2 décembre 1873, par MM. *Renard* et compagnie et *A. Granger*, de souscrire, dans le même but, les premiers pour 3.000 francs, le second pour 2.000 francs.

Art. 3. — La dépense sera imputée sur les ressources inscrites au budget de l'exercice 1880.

. . . .

(N° 534)

[17 juillet 1880.]

Loi qui ouvre ou annule des crédits sur les exercices 1879 *et* 1880.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier.

EXERCICE 1879.

Art. 1er. — Il est alloué aux ministres, sur l'exercice 1879, en addition aux crédits accordés par la loi des finances du 22 décembre 1878 et par des lois spéciales, des crédits supplémentaires montant à 251.717f,71.

. . . .

Art. 2. — Sur les crédits ouverts au titre de l'exercice 1879 par les lois précitées, une somme de 1.093.682f,93 est définitivement annulée aux ministères et chapitres désignés dans l'état B annexé à la présente loi.

TITRE II.

EXERCICE 1880.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est autorisé : 1° à acquérir à l'amiable un terrain appartenant à la ville de Paris, situé boulevard Arago et destiné à l'agrandissement de l'Observatoire de Paris ; 2° à faire exécuter les travaux de construction d'un pavillon ; lesdits travaux et acquisition évalués à la somme de 407.750 francs.

. . . .

Art. 6 *bis*. — Le ministre des travaux publics est autorisé à acquérir à l'amiable ou par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique un immeuble situé rue de Bellechasse, n° 56, destiné à l'agrandissement du ministère de l'instruction publique et des beaux-arts, et à y faire exécuter les travaux d'appropriation nécessaires ; lesdits travaux et acquisition évalués à 500.000 fr.

Art. 7. — Il est alloué aux ministres sur l'exercice 1880, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 21 décembre 1879 et par des lois spéciales, des crédits supplémentaires et extraordinaires montant à la somme de 4.202.663f,93.

Ces crédits demeurent répartis, par ministère et par chapitre, conformément à l'état C annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus au moyen de ressources générales du budget de l'exercice 1880.

. . . .

TITRE III.

BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 10. — Le ministre des travaux publics est autorisé à employer une nouvelle somme de 400.000 francs aux études et explorations nécessaires pour préparer la mise en communication par voie ferrée de l'Algérie avec l'intérieur du Soudan.

Cette dépense sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget du ministre des travaux publics, exercice 1880, troisième section, chapitre XI (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

. . . .

EXERCICE 1879.

ÉTAT B. — *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits annulés sur l'exercice 1879.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits annulés	
		par chapitre.	par ministère
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR.		
	1re SECTION. — Service du ministère de l'intérieur.		
XXXV.	Subvention pour faciliter l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires et d'intérêt commun.	francs. 963.682,93	francs. 963.682,93
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
LXI.	Travaux de réparations du ministère de l'intérieur.	130.000,00	130.000,00
	Total de l'état B.	1.093.682,93	1.093.682,93

EXERCICE 1880.

ÉTAT C. *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits supplémentaires et extraordinaires accordés sur l'exercice 1880.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT, par chapitre, des crédits		TOTAL par ministère.
		supplémentaires.	extraordinaires.	
....	....	......	......	......
	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DES CULTES.			
	1re SECTION. Service du ministère de l'Intérieur.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
....	....	......	......	......
XXXV.	Subvention pour faciliter l'achèvement des chemins vicinaux ordinaires et d'intérêt commun.	963.682,93	»	»
....	....	......	......	......
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
	1re SECTION. Travaux extraordinaires.			
LXVI.	Agrandissement des bâtiments du ministère de l'instruction publique et des beaux-arts. . . .	»	500.000,00	
LXVII.	Travaux de réparations du ministère de l'intérieur.	»	130.000,00	1.037.750,00
LXIX.	Agrandissement de l'Observatoire de Paris	»	407.750,00	

(N° 535)

[18 juillet 1880.]

Loi qui ouvre ou annule des crédits sur les exercices 1878, 1879 *et* 1880.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier.

EXERCICE 1878.

Art. 1er. — Sur les crédits ouverts aux ministres, au titre de l'exercice 1878, par la loi de finances du 30 mars 1878 et par des lois spéciales, une somme de 21.551.502f,10 est et demeure définitivement annulée aux ministères et chapitres désignés dans l'état A annexé à la présente loi.

Art. 2. — Sur les ressources extraordinaires créées en exécution de l'article 8 de la loi du 11 juin 1878 et destinées à pourvoir aux dépenses du ministère des travaux publics, deuxième section *bis*, exercice 1878, une ressource de 20.956.152f,65 est transportée au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1880.

TITRE II.

EXERCICE 1879.

BUDGET ORDINAIRE.

. . . .

Art. 4. — Sur les crédits ouverts au titre de l'exercice 1879 par les lois précitées, une somme de 672.037f,59 est définitivement annulée aux ministères et chapitres désignés dans l'état C annexé à la présente loi.

TITRE III.

EXERCICE 1880.

1° BUDGET ORDINAIRE.

Art. 5. — Il est alloué aux ministres sur l'exercice 1880, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 21 décembre 1879, et par des lois spéciales, des crédits supplémentaires et extraordinaires montant à la somme de 6.549.001f,53.

Ces crédits demeurent répartis, par ministère et par chapitre, conformément à l'état D annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1880.

. . . .

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 7. — Il est alloué au ministre des travaux publics, en addition aux crédits qui lui ont été ouverts par la loi de finances du 21 décembre 1879, des crédits extraordinaires montant à la somme de 20.956.152f,65, savoir :

3° SECTION. — GRANDS TRAVAUX PUBLICS.

		fr. c.
CHAP. XI.	Travaux de chemins de fer exécutés par l'État.	20.741.152,65
—— XII.	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.	15.000,00
—— XVII *bis*.	Travaux à exécuter d'office sur les lignes concédées, sauf règlement ultérieur.	200.000,00
	Somme égale.	20.956.152,65

Art. 8.— Il sera pourvu aux crédits extraordinaires ouverts par l'article précédent au moyen de la ressource de 20.956.152f,65 transportée à l'exercice 1880 par l'article 2 de la présente loi.

. . . .

EXERCICE 1878.

ÉTAT A. — *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits annulés sur l'exercice 1878.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits accordés par chapitre.	MONTANT des crédits accordés par ministère.
. . . . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	2e SECTION. — Travaux extraordinaires.	fr. c.	fr. c.
L *bis*.	Études des moyens propres à prévenir les explosions de grisou	1.938,85	592.349,45
LV.	Édifices publics.	590.410,60	
	2e SECTION *bis*. — Dépenses sur ressources extraordinaires.	592.349,45	592.349,45
LXIV.	Travaux de chemins de fer décrétés et non concédés.	19.134.152,65	20.956.152,65
LXV.	Subventions aux compagnies concessionnaires de chemins de fer.	1.822.000,00	

EXERCICE 1879.

ÉTAT C. — *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits annulés sur l'exercice 1879.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits accordés par chapitre.	MONTANT des crédits accordés par ministère.
......	....	....	....
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	2e SECTION. — Travaux extraordinaires.		
XLV *bis*.	Réparation des dommages causés aux travaux publics par les inondations de 1875, 1876 et 1879.	fr. c. 379.260,00	fr. c.
L *bis*.	Études des moyens propres à prévenir les explosions de grisou.	39.777,59	449.037,59
LIV *bis*.	Construction d'une troisième façade au pavillon de Flore (Tuileries)	30.000,00	

ÉTAT D. *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits supplémentaires et extraordinaires accordés sur l'exercice 1880.*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT, par chapitre, des crédits supplémentaires.	MONTANT, par chapitre, des crédits extraordinaires.	TOTAL par ministère.
....	....	....	....	....
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
	2e SECTION. Travaux extraordinaires.			
XLV*bis*	Réparation des avaries causées aux travaux publics par les inondations et crues de 1875, 1876, 1878, 1879 et par les glaces en 1880 . .	fr. c. »	fr. c. 2.889.000,00	fr. c.
L *bis*.	Études des moyens propres à prévenir les explosions de grisou. . .	»	41.716,44	3.598.891,76
LIV.	Édifices publics	638.175,32	»	
LXIV.	Construction d'une troisième façade au pavillon de Flore (Tuileries). .	»	30.000,00	

(N° 536)

[19 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Champagnole à ou près Tancua, avec enbranchement sur Morez.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Champagnole à ou près Tancua, avec embranchement sur Morez.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure dudit chemin de fer, l'achat du matériel roulant excepté.

Les travaux de superstructure seront exécutés suivant les types adoptés, avec approbation du ministre des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 3. — Il est pris acte des offres faites par le conseil général du Jura, dans sa délibération du 26 août 1876, de payer une subvention de 40.000 francs par kilomètre de voie à construire pour l'établissement de la ligne désignée à l'article 1er.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le budget du ministère des travaux publics, chapitre XI, troisième section (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Viendra en déduction de ladite dépense le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, du chemin de fer dont il s'agit.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 537)

[19 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Champagnole.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Champagnole, par ou près Verges.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure dudit chemin de fer, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte des offres faites par le conseil général du Jura, dans sa délibération du 11 avril 1878, de payer une somme de 40.000 francs par kilomètre de voie à construire pour l'établissement de la ligne désignée à l'article 1er.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des ressources mises chaque année à la disposition du ministre des travaux publics, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le chapitre XI, troisième section (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Viendra en déduction de ladite dépense le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5 et 6 (*identiques aux mêmes articles*, p. 1151).

. . . .

(N° 538)

[19 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Claude à la Cluse.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Claude à la Cluse.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entre-

prendre les travaux d'infrastructure et de superstructure dudit chemin de fer, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte des offres faites par le conseil général du Jura, dans sa délibération du 26 août 1876, de payer pour l'établissement de la ligne désignée à l'article 1er une subvention de 40,000 francs par kilomètre de voie à construire sur le territoire du département.

Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général de l'Ain, dans sa délibération du 8 avril 1880, de payer pour l'établissement de ladite ligne sur le territoire du département une subvention de dix mille francs par kilomètre de voie à construire et la moitié des dépenses à faire pour l'acquisition des terrains nécessaire à l'assiette de la ligne.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, troisième section (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Viendra en déduction de ladite dépense le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5 et 6. — (*Identiques aux mêmes articles*, p. 1151.)

(N° 539)

[19 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Tamnay à Château-Chinon.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Tamnay à Château-Chinon.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure de ladite ligne, ainsi que les travaux de superstructure, le matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense de ces travaux au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exer-

cice, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, troisième section (*Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat*).

Viendra en déduction de ladite dépense le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 4. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Nièvre, dans sa délibération du 7 avril 1880, de payer à l'État, pour la construction du chemin de fer de Tamnay à Château-Chinon, une subvention de 12,000 francs par kilomètre.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu de ladite ligne.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 540)

[19 juillet 1880.]

Loi qui modifie la convention du 7 février 1874, relative à la concession d'un canal d'irrigation dérivé de la rivière de la Bourne, dans le département de la Drôme.

. . . .

Article unique. — Est approuvée la convention passée, le 3 décembre 1879, entre le ministre des travaux publics et la société du canal de la Bourne, représentée par M. *Dériard* (*Louis*), président du conseil d'administration de la société anonyme du canal de la Bourne.

Ladite convention portant modification de celle du 7 février 1874, relative à la concession du canal d'irrigation de la Bourne, dans le département de la Drôme, et étant entendu que la garantie de 4f,65 p. 100 l'an, mentionnée dans ladite convention, s'applique à la fois et à l'intérêt annuel de la somme réalisée par l'emprunt et à l'amortissement, en cinquante ans, du capital nominal de ce dernier.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1879, le 3 décembre,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et M. *Dériard* (*Louis*), président du conseil d'administration de la société anonyme du canal de la Bourne, en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 24 novembre 1879,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à augmenter de 700.000 francs et à porter, par conséquent, de 2.900.000 francs à 3.600.000 francs la subvention sur les fonds du Trésor au profit de la société du canal de la Bourne, stipulée dans l'article 4 de la convention du 7 février 1874, relative à la concession dudit canal, approuvée par la loi du 21 mai suivant.

Les conditions de payement de la subvention fixées par ledit article continueront à être appliquées à la nouvelle subvention de 3.600.000 francs.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à garantir à la société du canal de la Bourne, pendant cinquante ans, à partir du 1er janvier 1881, un revenu égal à 4f,65 p. 100 d'une somme de 5.500.000 fr. au maximum, représentant le capital nominal des obligations déjà émises ou à émettre par la société.

Cette garantie sera accordée aux conditions suivantes :

I. — Le chiffre des produits nets du canal sera établi chaque année au moyen d'un compte présenté par la société dans la forme qui sera déterminée, s'il y a lieu, par un arrêté du ministre des travaux publics, la société entendue, ledit compte vérifié et contrôlé par les ingénieurs du département de la Drôme.

II. — Dès que les produits nets du canal dépasseront la somme de 255.750 francs, représentant les 4f,65 p. 100 du capital-obigations de 5.500.000 francs garanti par l'État, augmentée de celle de 120.000 francs, représentant l'intérêt à 6 p. 100 du capital-actions de 2 millions de francs de la société, soit ensemble 375.750 francs, l'excédant sera divisé en deux parts égales, dont l'une reviendra à l'État et l'autre sera laissée à la disposition de la société.

III. — Les sommes ainsi perçues par l'État pendant la période de la garantie viendront en déduction des avances faites pour cette garantie.

IV. — A l'expiration de la période de cinquante ans, à laquelle la garantie de l'État est limitée, le compte des sommes restant dues à l'État, à raison de ses avances pour garantie, sera arrêté définitivement, et il portera intérêt à 4 p. 100 par an.

V. — Il sera pourvu à son remboursement au moyen de quarante-cinq annuités qui seront prélevées, avant tout, pendant les quarante-cinq années suivantes, sur les produits nets du canal.

Le complément seul appartiendra à la société concessionnaire.

Art. 3. — Sont maintenues toutes les dispositions de la convention du 7 février 1874 et du cahier des charges y annexé qui ne sont pas contraires à la présente convention.

Signé L. Dériard.
Signé C. de Freycinet.

(N° 541)

[19 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour la construction d'un canal du Havre à Tancarville.

. . . .

Art. Ier. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour la construction d'un canal du Havre à Tancarville, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet adopté par le conseil général des ponts et chaussées dans sa délibération du 3 avril 1879, avec les modifications approuvées par la délibération du 5 novembre suivant.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 19.500.000 francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

Viendra en déduction de ladite dépense le montant des subventions qui seront offertes à l'État en vue de l'exécution des travaux prévus par l'article 1er.

Art. 3. — Il est pris acte, dès à présent, des engagements contractés par le conseil général de la Seine-Inférieure, la ville et la chambre de commerce du Havre, de contribuer à la dépense, savoir : le département, pour une somme de 1 million, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général du 31 juillet 1879; la ville du Havre, pour une somme égale de 1 million, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil municipal du 17 avril 1878; la chambre de commerce, pour une somme de 4 millions, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 29 avril 1879 et de sa lettre du 13 septembre 1879.

. . . .

(N° 542)

[19 juillet 1880.]

Loi qui autorise le gouverneur général civil de l'Algérie à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce d'Oran d'avancer à l'Etat une somme pour être affectée à l'achèvement des travaux du port d'Oran.

. . . .

Art. 1er. — Le gouverneur général civil de l'Algérie est autorisé à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre de commerce d'Oran, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 10 janvier 1880, d'avancer à l'État la somme de 2.500.000 francs, pour être affectée à l'achèvement des travaux du port d'Oran.

Art. 2. — La chambre de commerce d'Oran est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excédera pas 6 p. 100, la somme de 2.500.000 francs, montant des avances à faire à l'État.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement.

Si l'emprunt est contracté auprès d'un établissement public de crédit, la chambre de commerce devra se conformer aux conditions statutaires de cet établissement, sans toutefois que la commission perçue en sus de l'intérêt puisse dépasser 45 centimes par 100 francs.

Art. 3. — Les fonds successivement versés par la chambre de commerce d'Oran en quatre annuités, jusqu'à concurrence de ladite somme de 2.500.000 francs, lui seront remboursés sans intérêt par l'État en douze annuités, au moyen de vingt-quatre payements semestriels de 104.166f,67, dont le premier écherra six mois après le premier versement.

Art. 4. — Il sera établi au port d'Oran, à partir du quinzième jour qui suivra la promulgation de la présente loi, par application de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, un droit de 35 centimes par tonneau de jauge sur tout navire, français ou étranger, entrant chargé ou venant prendre charge dans ce port. Toutefois, en ce qui concerne les navires français ou étrangers faisant escale au port d'Oran, ce droit sera perçu par tonneau d'affrétement des marchandises débarquées et sera également perçu sur toutes les

marchandises exportées d'Oran et qui ne seraient pas destinées à l'un des ports de l'Algérie où le navire doit faire escale.

Dans aucun cas, le montant des droits perçus sur un navire faisant escale ne devra être supérieur à la somme qu'aurait produite la taxe appliquée au tonnage de jauge dudit navire.

Sont exemptés de ce droit les navires français se livrant à la pêche côtière, au petit cabotage, à la navigation intérieure et au pilotage, ainsi que les bâtiments de toute nature appartenant à l'État.

La perception de ce droit est concédée à la chambre de commerce d'Oran; les produits en seront exclusivement affectés au payement des intérêts qu'elle aura à payer aux souscripteurs de l'emprunt qu'elle aura contracté.

La perception de ce droit cessera aussitôt après l'entier remboursement de la somme nécessaire.

. . . .

(N° 543)

[29 juillet 1880.]

Loi autorisant le ministre des travaux publics à entreprendre l'exécution des travaux de superstructure de chemins de fer déclaré d'utilité publique, construits par l'État.

. . . .

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux de superstructure, l'achat du matériel roulant excepté, sur toute l'étendue des chemins de fer construits par l'État, et dont la déclaration d'utilité publique aura été prononcée au jour de la promulgation de la présente loi.

Art. 2. — Les travaux seront exécutés suivant les types adoptés, avec approbation du ministre des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, pour les lignes principales dont les chemins à construire sont les affluents.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense de ces travaux au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice et, notamment pour l'exercice 1880, sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, 3e section (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Art. 4. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant

l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 544)

[21 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de l'Etang-la-Ville à Saint-Cloud.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général l'établissement d'un chemin de fer de l'Étang-la-Ville à Saint-Cloud.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Les travaux de superstructure seront exécutés suivant les types adoptés, avec approbation du ministre des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, pour le réseau de l'Ouest, dont ladite ligne est un affluent.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par l'article 2 au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, troisième section (*Etudes et travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat*).

Viendra en déduction de ladite dépense le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par le département, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 4. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seront ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne désignée à l'article 1er.

Art. 5. — Un compte spécial des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 545)

[27 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'un port dans l'anse du Fossillon, à Royan, à l'embouchure de la Gironde.

. . . .

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'un port à Royan, dans l'anse du Fossillon, conformément aux dispositions du projet dressé par les ingénieurs du service maritime de la Charente-Inférieure à la date des 14-18 février 1880 et aux avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 13 février, 11 décembre 1879 et 7 juin 1880.

Art. 2. — La dépense des travaux ci-dessus mentionnés, évaluée à 3 millions de francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

. . . .

(N° 546)

[27 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire au port de Marseille pour l'achèvement de l'avant-port Nord.

. . . .

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire au port de Marseille pour l'achèvement de l'avant-port Nord, conformément aux dispositions générales du projet dressé par M. l'ingénieur en chef du service maritime des Bouches-du-Rhône à la date du 29 octobre 1878 et adopté par le conseil général des ponts et chaussées dans sa séance du 19 décembre 1878.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 5.500.000 francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

. . . .

(N° 547)

[27 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux nécessaires pour l'établissement d'une entrée profonde et d'une rade au port de Cette (Hérault).

. . . .

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'établissement d'une entrée profonde et d'une rade au port de Cette, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé par les ingénieurs du service maritime de l'Hérault à la date des 26 juillet et 23 août 1879 et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 8 avril 1880.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 11.250.000 francs, sera imputée sur les ressources inscrites au budget de chaque exercice.

. . . .

(N° 548)

[27 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour la construction d'un troisième bassin à flot au port de Rochefort.

. . . .

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour la construction d'un troisième bassin à flot au port de Rochefort, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé par les ingénieurs à la date du 8 janvier 1880 et aux avis du conseil général des ponts et chaussées des 30 octobre 1879 et 12 avril 1880.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 9.500.000 francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

Viendra en déduction de ladite dépense la subvention de 1 million de francs offerte à l'État par la ville de Rochefort, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil municipal de cette ville en date du 13 décembre 1879.

. . . .

(N° 549)

[27 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration de la ligne navigable de Mons à Paris.

. . . .

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration de la ligne navigable de Paris à Mons, conformément à l'avant-projet dressé, aux dates des 27 février et 24 novembre 1879, par l'ingénieur en chef chargé du service, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 12 janvier 1880.

Art. 2. — La dépense des travaux mentionnés dans l'article qui précède, évaluée à 8.240.000 francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

. . . .

(N° 550)

[27 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Chagny à Auxonne, avec embranchement de Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général :

1° L'établissement d'un chemin de fer de Chagny à Auxonne, par Allerey, Seurre et Saint-Jean-de-Losne, avec prolongement à Chagny, sur la ligne de Chagny à Nevers, et avec raccordement:

A ou près Allerey, avec la ligne de Chalon à Dôle, et près Auxonne, avec la ligne de Dijon à Dôle;

2° Un embranchement de Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune.

Art. 2. — Il est pris acte des offres de la ville de Beaune et de diverses communes, consistant : 1° en un subside de 89.000 francs; 2° dans les terrains nécessaires aux gares de l'embranchement et à leurs abords; 3° en une somme de 15.000 francs, montant d'une première liste de souscriptions particulières.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entre-

prendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Les travaux de superstructure seront exécutés suivant les types adoptés, avec approbation du ministre des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, pour le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, dont la ligne est un affluent.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par l'article 2 au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, troisième section (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Viendra en déduction de ladite dépense le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par le département, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seront ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne désignée à l'article 1er.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 551)

[27 juillet 1880.]

Loi qui : 1° incorpore dans le réseau d'intérêt général le chemin de fer de Pons à la Tremblade, avec embranchement de Saujon sur Royan ; 2° approuve une convention passée avec la compagnie du chemin de fer de la Seudre pour le rachat de ladite ligne.

. . . .

Art. 1er. — Est et demeure incorporé dans le réseau d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Pons à la Tremblade, avec embranchement de Saujon sur Royan, dont la déclaration d'utilité publique a été prononcé par décret du 15 janvier 1873 (*).

Art. 2. — Il est pris acte de la cession faite à l'État, à titre gratuit, des droits du département de la Charente-Inférieure sur le

(*) Volume de 1873, p. 466.

chemin de fer ci-dessus désigné, ainsi qu'il résulte de la délibération du conseil général dudit département en date du 8 avril 1880.

Art. 3. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 3 avril 1880, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de la Seudre, relative au rachat de ladite ligne.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense résultant de la convention ci-dessus approuvée au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget du ministère des travaux publics, exercice 1880, troisième section, chapitre XIII (*Rachat de lignes de chemins de fer*).

Art. 5.— Le ministre des travaux publics est autorisé à assurer l'exploitation provisoire de la ligne de Pons à la Tremblade, avec embranchement de Saujon sur Royan, à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le trésor.

Un décret déterminera les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire.

Il sera fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation à l'aide des ressources qui seront mises chaque année à la disposition du ministre des travaux publics pour l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des chemins de fer rachetés par l'État en dehors de la loi du 18 mai 1878.

Art. 6. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 fr.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1880 et le 3 avril,

Entre les soussignés :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de la Seudre*, ladite compagnie représentée par M. le comte *Anatole Lemercier*, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue Caumartin, n° 60, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par une délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 30 juin 1879,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie du chemin de fer de la Seudre cède à l'État la ligne de Pons à la Tremblade, avec embranchement de Saujon sur Royan, dont elle est concessionnaire à titre d'intérêt local dans le département de la Charente-Inférieure, en vertu d'un décret en date du 15 janvier 1873, ladite

cession comprenant tous les terrains acquis, les ouvrages exécutés, les bâtiments, les voies et toutes leurs dépendances.

Art. 2. — La présente cession est faite, d'un commun accord, moyennant le payement par l'État d'une somme de 3.970.000 francs; les subventions reçues par la compagnie, soit de l'État, soit du département de la Charente-Inférieure, pour la construction de la ligne, et s'élevant à 2.333.400 francs, n'étant pas comprise dans cette somme et ayant été déduites au préalable du prix de rachat.

Art. 3. — Cette somme de 3.970.000 francs sera payée, savoir :

1° 3.500.000 francs, un mois après la prise de possession effective de la ligne, laquelle aura lieu un mois après l'approbation de la présente convention par les pouvoirs publics;

2° Le reliquat, après l'expiration du délai de 6 mois prévu à l'article 4 et après exécution par la compagnie de toutes les clauses de la convention.

Art. 4. — La compagnie restera tenue d'assurer entièrement le service d'exploitation de la ligne à ses risques et périls, non seulement vis-à-vis du département de la Charente-Inférieure, tant que la présente convention n'aura pas été approuvée par une loi, mais encore vis-à-vis de l'Etat, pendant une période de six mois à partir de la date de la promulgation de ladite loi.

Art. 5 — Le matériel roulant, le matériel du service des trains, le matériel et l'outillage de l'atelier, du dépôt et du magasin, le petit matériel et outillage de la voie, le matériel et mobilier du bureau de Paris, du service central de Royan et des gares et stations, ne sont pas compris dans le prix stipulé à l'article 2. Ils seront acquis par l'État à dire d'experts; l'un des experts sera désigné par le ministre des travaux publics, un autre par la compagnie, le troisième par les deux premiers, ou, en cas de désaccord, par le premier président de la cour d'appel de Paris.

Le prix desdits objets sera payé un mois après leur remise à l'État, laquelle aura lieu à l'expiration du délai de six mois prévu à l'article 4.

Art. 6. — L'État recevra la ligne entièrement libérée de toute charge, il restera étranger à la liquidation ainsi qu'au payement de toutes les dettes qui pourraient avoir été contractées par la compagnie envers des tiers, soit par suite d'acquisitions de terrains, soit pour toute autre cause.

Le traité d'exploitation passé, le 12 juillet 1874, entre la compagnie et MM. *Richard* et *Desgranges*, devra être résilié par la compagnie, et à ses frais, dans un délai de deux mois à dater de ce jour et sous peine de nullité de la présente convention, sans que l'État ait à intervenir à aucun titre dans cette résiliation. Ledit traité pourra, toutefois, ne prendre fin qu'à l'expiration du délai de six mois prévu ci-dessus à l'article 4 pour l'exploitation de la ligne par la compagnie.

Art. 7. — La compagnie remettra, après les avoir complétés et régularisés, tous les actes de vente ou d'échange des terrains. Elle remettra toutes pièces écrites et plans approuvés par l'administration et constituant les archives de la ligne cédée.

Art. 8. — Elle remettra également le plan et les procès-verbaux du bornage contradictoire des terrains; le plan sera coté de manière à indiquer nettement les emprises de chaque parcelle; les bornes limitatives des terrains seront exactement posées et leur nombre sera égal à celui des cotes d'emprises.

Toutefois, conformément à l'article 23 du cahier des charges de la concession, la compagnie ne supportera que la moitié des frais qui en résulteront.

Art. 9. — Les employés du service d'exploitation en résidence sur le parcours de la ligne de Pons à la Tremblade avec embranchement sur Royan, seront conservés dans leur emploi ou dans un emploi analogue. Si, au moment de la prise de possession par l'État, ils venaient à être congédiés pour une cause quelconque ne provenant pas de leur fait, il sera payé par l'État, à ceux ayant plus d'un an de service, une indemnité égale à quatre mois de leur traitement.

Les employés de l'exploitation attachés au service central de Paris, et qui font partie du personnel de la compagnie depuis trois ans au moins, bénéficieront de la clause qui précède.

Art. 10. — La présente convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe d'enregistrement de 3 francs.

Lu et approuvé :
Le Président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de la Seudre,
Signé ANATOLE LEMERCIER.

Approuvé l'écriture :
Le Ministre des travaux publics,
Signé H. VARROY.

(N° 552)

[27 juillet 1880.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Pouancé à la ligne de Paris à Brest, près Laval.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Pouancé à la ligne de Paris à Brest, près Laval, par la station de Craon, sur le chemin de fer de Chemazé à Craon, et par ou près Cossé-le-Vivien.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure de ladite ligne, ainsi que les travaux de superstructure, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Mayenne, dans sa délibération du 6 avril 1880, de payer à l'État, pour la construction du chemin de fer désigné à l'article 1er, une subvention de 20.000 francs par kilomètre de voie à construire sur le territoire du département.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, et notamment, pour l'exercice 1880,

sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, troisième section (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Viendra en déduction de ladite dépense le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été on qui seraient offertes par le département, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de ladite ligne.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

(N° 553)

[27 juillet 1880.]

Loi qui approuve une convention passée avec les liquidateurs judiciaires de la compagnie du chemin de fer de Dunkerque à Furnes pour le rachat de la partie française de ladite ligne.

. . . .

Art. 1er. — Est approuvé la convention provisoire passée, le 17 décembre 1879, entre le ministre des travaux publics et les liquidateurs judiciaires de la compagnie du chemin de fer de Dunkerque à Furnes.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux de réfection de la ligne de Dunkerque à la frontière belge, dans la direction de Furnes.

Art. 3. — Il sera pourvu au payement du prix de rachat fixé par la convention approuvée par l'article 1er à l'aide des fonds mis à la disposition du ministre des travaux publics, excercice 1880, troisième section, chapitre XIV (*Rachat de lignes de chemins de fer*).

Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par l'article 2 à l'aide des fonds mis, chaque année, à la disposition du ministre des travaux publics pour l'achèvement des lignes rachetées en dehors de la loi du 18 mai 1878, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le chapitre XVI du budget du ministère des travaux publics, troisième section.

Art. 4. — En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel sera soumis le chemin de fer dont l'article 1er de la présente loi règle la reprise par l'État, le ministre des travaux publics assurera l'exploitation provisoire de la ligne à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor.

Un décret déterminera les conditions de cette exploitation provisoire.

L'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation sera imputée sur les fonds mis à la disposition du ministre des travaux publics pour l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des lignes rachetées, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le budget du ministère des travaux publics, troisième section, chapitre XVII.

Art. 5. — Un compte spécial de la dépense résultant des articles 1er et 2 de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

Art. 6. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 5 francs.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1879 et le 17 décembre,

Entre les soussignés :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et MM. *Jules-Abel-Alphonse Giraud*, demeurant à Paris, boulevard Beaumarchais, n° 101, et *Alfred-Charles-François Ramos*, demeurant à Bois-Colombes (Seine), agissant en qualité de liquidateurs judiciaires de la société anonyme actuellement dissoute et précédemment établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Dunkerque à Furnes*, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par un jugement du tribunal de commerce de la Seine en date du 3 mars 1877,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — MM. *Jules-Abel-Alphonse Giraud* et *Alfred Charles-François Ramos*, ès nom, cèdent à l'État la ligne de Dunkerque à la frontière belge, dans la direction de Furnes, située sur le territoire français, dont la compagnie de Dunkerque à Furnes est concessionnaire en vertu d'un décret du 23 mai 1863 ; ladite cession comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, les bâtiments, les voies et toutes leurs dépendances, mais ne comprenant ni la

partie de ladite ligne déclassée aux abords de Dunkerque par le décret du 27 octobre 1877 ni le matériel roulant.

Art. 2. — La présente cession sera faite, d'un commun accord, moyennant le payement par l'État d'une somme de 750.000 francs.

Viendra en déduction de ladite somme le montant des dépenses faites par l'État pour assurer provisoirement le service d'exploitation de la ligne depuis le 1er janvier 1878 jusqu'au jour de la prise de possession de ladite ligne par l'État, qui aura lieu aussitôt après l'approbation de la présente convention par les pouvoirs publics.

Les payements seront effectués, savoir :

1° 600.000 francs, un mois après la prise de possession ;

2° Le reliquat, après règlement des comptes d'exploitation, vérification du bornage et remise des documents désignés ci-dessous par les articles 5 et 6.

Art. 3. — L'État recevra la ligne cédée entièrement libérée de toutes charges. Il restera étranger à la liquidation ainsi qu'au payement de toutes les dettes qui pourraient avoir été contractées par la compagnie de Dunkerque à Furnes, soit par suite d'acquisition de terrains, soit pour toute autre cause.

Art 4. — Les liquidateurs de la compagnie demeureront chargés de faire entre les ayants-droit la distribution du prix de rachat, sans que l'État ait à intervenir à aucun titre dans cette distribution.

En cas d'oppositions, les payements à faire par l'État seront effectués à la caisse des dépôts et consignations.

Art. 5. — Les liquidateurs remettront à l'État, après les avoir complétés et régularisés, tous les actes de vente des terrains, ainsi que les actes d'échange. Ils remettront toutes les pièces écrites et plans approuvés par l'administration française et constituant les archives propres à la ligne cédée.

Art. 6. — Ils remettront également le plan et les procès-verbaux de bornage contradictoire des terrains. Le plan sera coté de manière à indiquer nettement les emprises de chaque parcelle. Les bornes limitatives des terrains seront exactement posées et leur nombre sera égal à celui des cotes d'emprises.

Art. 7. — La présente convention n'est passible que du droit fixe d'enregistrement de 3 francs.

Fait double, à Paris, les jours, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé Ramos.
Signé Jules Giraud.

Approuvé l'écriture ci-dessus :
Signé C. de Freycinet.

(N° 554)

[27 juillet 1880.]

Loi qui approuve une convention passée entre le ministre des travaux

publics et la compagnie du chemin de fer de Bondy à Aulnay-lez-Bondy pour le rachat de ladite ligne.

. . . .

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 31 mai 1880, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer de Bondy à Aulnay-lez-Bondy, relative au rachat de ladite ligne.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense résultant de la convention ci-dessus approuvée au moyen des fonds inscrits au budget de l'exercice 1880, ministère des travaux publics, troisième section, chapitre XIII (*Rachat de lignes de chemins de fer*).

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est autorisé à assurer l'exploitation provisoire de la ligne de Bondy à Aulnay-lez-Bondy à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor, et à compléter, si besoin est, le matériel roulant nécessaire à l'exploitation.

Un décret déterminera les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire.

Art. 4. — Il sera fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation à l'aide de ressources extraordinaires inscrites, à dater de 1881, au budget du ministère des travaux publics, pour l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des chemins de fer rachetés par l'État depuis la loi du 18 mai 1878.

Art. 5. — Il sera pourvu à la dépense d'acquisition du matériel roulant complémentaire à l'aide des ressources inscrites au budget de 1880, ministère des travaux publics, troisième section, chapitre XV (*Travaux d'achèvement par l'État des lignes rachetées en dehors de la loi du 18 mai 1878*).

Art. 6. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1880 et le 31 mai,

Entre les soussignés :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Bondy à Aulnay-lez-Bondy*, ladite compagnie représentée par M. *F. Dubus*, administrateur délégué, élisant domicile au siège de ladite

société, à Paris, boulevard de la Madeleine, n° 11, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 11 mai 1880,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie du chemin de fer de Bondy à Aulnay-lez-Bondy cède à l'État la ligne de Bondy à Aulnay-lez-Bondy, dont elle est concessionnaire en vertu d'un décret en date du 6 juin 1872; ladite session comprenant les terrains acquis, les ouvrages exécutés, les voies et toutes leurs dépendances.

Art. 2. — La présente cession est faite, d'un commun accord, moyennant le payement par l'État d'une somme de 1.017.000 francs.

Art. 3. — A dater de la prise de possession définitive du chemin de fer par l'État, laquelle aura lieu un mois au plus tard après la promulgation de la loi approuvant la présente convention, l'État se trouvera substitué à la compagnie de Bondy à Aulnay-lez-Bondy, tant pour le traité passé avec la compagnie du chemin de fer du Nord pour l'usage commun de la gare d'Aulnay-lez-Bondy, que pour le traité passé avec la compagnie des chemins de fer de l'Est pour l'usage commun de la gare de Bondy; les annuités dues de ce chef par la compagnie des chemins de fer de l'Est à la compagnie de Bondy à Aulnay-lez-Bondy appartiendront à l'État.

Art. 4. — La valeur du matériel roulant ainsi que du mobilier des gares et des stations n'est pas comprise dans la somme de 1.017.000 francs ci-dessus fixée; lesdits objets seront acquis par l'État à dire d'experts, au moment de la prise de possession définitive du chemin de fer par l'État. L'un des experts sera désigné par le ministre des travaux publics, un autre par la compagnie de Bondy à Aulnay-lez-Bondy, le troisième par les deux premiers et, en cas de désacord, par le premier président de la cour d'appel de Paris.

Les frais d'expertise seront payés moitié par l'État et moitié par la compagnie.

Art. 5. — Viendront en déduction du prix de rachat le montant des avances faites par le Trésor au compte du séquestre administratif, lequel prendra fin le jour de la prise de possession effective de ligne par l'État, ainsi que les sommes dues à l'État par la compagnie pour toute autre cause.

Art. 6. — Le payement du prix de rachat sera effectué, savoir :

1° 700.000 francs, un mois après la prise de possession effective de la ligne par l'État;

2° Le reliquat, ainsi que le prix d'acquisition du matériel roulant et du mobilier des gares et stations, après règlement définitif des comptes du séquestre et après exécution par la compagnie de toutes les clauses de la convention, et notamment de celles contenues dans les articles 8 et 9 ci-après.

Art. 7. — L'État recevra la ligne entièrement libérée de toutes charges. Il restera étranger au payement de toutes les dettes qui pourraient avoir été contractées par la compagnie envers les tiers, pour quelque cause que ce soit.

Art. 8. — La compagnie remettra à l'État, après les avoir complétés et régularisés, tous les actes de vente et d'échange des terrains. Elle devra justifier régulièrement de la possession des terrains occupés par la ligne et de l'accomplissement de toutes les formalités de transcription et de purge des hypo-

thèques. Elle devra également justifier qu'elle a rempli tous les engagements contractés :

1° Vis-à-vis des propriétaires des terrains, notamment pour l'exécution des travaux d'achèvement et de raccordement de chemins ;

2° Vis-à-vis de MM. *Schacher*, *Letellier* et compagnie, en vertu de l'article 6 de ses statuts en date du 30 juillet 1872.

Art. 9. — La compagnie remettra à l'État toutes pièces écrites et plans approuvés par l'administration et constituant les archives de la ligne cédée.

Elle remettra également le plan et les procès-verbaux de bornage contradictoire des terrains. Le plan sera coté de manière à indiquer nettement les emprises de chaque parcelle. Les bornes limitatives des terrains seront exactement posées et leur nombre sera égal à celui des cotes d'emprises.

Art. 10. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'enregistrement de 3 francs.

Fait double, à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture ci-dessus : Signé F. Dubus.

Approuvé l'écriture : Signé H. Varroy.

(N° 555)

[27 juillet 1880.]

Loi qui autorise le ministre des travaux publics à assurer l'exploitation provisoire de divers chemins de fer construits par l'État et non concédés.

. . . .

Art. 1er. — En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer construits par l'État et non concédés, le ministre des travaux publics est autorisé à assurer l'exploitation provisoire des chemins de fer ci-après à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor, et à acquérir, si besoin est, le matériel roulant, le mobilier des gares, l'outillage et les approvisionnements nécessaires.

DÉSIGNATION DES LIGNES OU SECTIONS.	LONGUEUR approximative en kilomètres.
Alençon à Domfront	68
Couterne à la Ferté-Macé	15
Mamers à Bellême et à Mortagne	37
Sainte-Gauburge à Gacé et à Ticheville	30
La Trinité à Bernay	18
Caen à Dozulé	23
Questembert à Ploërmel	34
Gondrecourt à Neufchâteau	32
Compiègne à Soissons	32
Ensemble	289

Des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire, qui sera régie par le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général annexé à la loi du 4 décembre 1875. Dans le cas où le ministre passerait des traités pour assurer ladite exploitation, il serait inséré dans chacun de ces traités une clause réservant la faculté de résiliation sans indemnité à toute époque, à charge par celle des parties contractantes qui voudrait résilier de prévenir l'autre six mois à l'avance.

En tout cas, ces traités expireront nécessairement, au plus tard, le 30 juin 1882.

Art. 2. — Pour 1880, il sera fait face, jusqu'à concurrence de 1 million de francs, à la dépense d'acquisition du matériel roulant et des autres objets mobiliers, à l'aide des ressources extraordinaires inscrites au budget du ministère des travaux publics, troisième section, chapitre XI (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

(N° 556)

[29 juillet 1880.]

Loi qui autorise le ministre des travaux publics à entreprendre l'exécution des travaux de superstructure de chemins de fer déclarés d'utilité publique et construits par l'Etat.

. . . .

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux de superstructure, l'achat du matériel roulant excepté, sur toute l'étendue des chemins de fer construits par l'État et dont la déclaration d'utilité publique aura été prononcée au jour de la promulgation de la présente loi.

Art. 2. — Les travaux seront exécutés suivant les types adoptés, avec approbation du ministre des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, pour les lignes principales dont les chemins à construire sont les affluents.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense de ces travaux au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice, et notamment, pour l'exercice 1880, sur le chapitre XI du budget du ministère des travaux publics, troisième section (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Art. 4. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . .

DÉCRETS.

(N° 557)

[30 avril 1880.]

Rectification de la route nationale, n° 88 (Loire).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est autorisée la rectification de la route nationale n° 88, de Lyon à Toulouse, dans la traverse de Saint-Chamond (Loire), conformément à la direction générale indiquée par des lignes rouges modifiées en bleu, d'une part dans la traversée des propriétés *Finaz* et *Neyraud*, de l'autre entre le cours d'Izieux et le Gier, sur le plan annexé au présent décret.

Les travaux de cette rectification sont déclarés d'utilité publique.

2° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 370.000 fr., sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales.

3° La ville de Saint-Chamond est autorisée à faire, au lieu et place de l'État, l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à la rectification dont il s'agit, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 558)

[4 mai 1880.]

Port de Cette. — Etablissement d'un barrage isolateur métallique.

DÉCRET du Président de la République française portant :

1° La chambre de commerce de Cette (Hérault) est autorisée à établir un barrage isolateur métallique dans la partie du port de cette ville affectée aux navires chargés de pétrole ou d'essence, et à percevoir à son profit, sur les navires qui seront reçus dans l'espace clos par ce barrage, un droit qui ne pourra excéder 0f,10 par baril et 0f,05 par caisse de pétrole ou d'essence.

2° Le maximum de la taxe autorisée par l'article qui précède pourra être revisé d'office par le Gouvernement tous les cinq ans.

(N° 559)

[4 mai 1880.]

Amélioration complémentaire du canal de Neuffossé (Nord et Pas-de-Calais).

DÉCRET du Président de la République française portant :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires pour l'amélioration complémentaire du canal de Neuffossé (Nord et Pas-de-Calais), conformément aux dispositions de l'avant-projet en date du 28 septembre 1879 et des avis des 6 août 1879 et 23 février 1880 du conseil général des ponts et chaussées.

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 837.000 francs sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites pour chaque exercice au budget du ministère des travaux publics.

(N° 560)

[10 mai 1880.]

Port des Sables d'Olonne. — Construction d'un barrage.

Décret du Président de la République française portant :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la construction d'un barrage avec pertuis sur le canal de dérivation des eaux des marais de la Gachère, dans le bassin des chasses du port des Sables-d'Olonne (Vendée), conformément aux dispositions du projet et aux avis du conseil général des ponts et chaussées des 14 janvier, 3 septembre 1878 et 29 décembre 1879.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense, évaluée à 50.000 francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 561)

[10 mai 1880.]

Canal de la Marne au Rhin. — Allongement des écluses.

Décret du Président de la République française portant :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour porter à 38m,50, mesurés de la corde de l'arc du mur de chute à l'origine de l'enclave des portes d'aval, la longueur du sas des 101 écluses du canal de la Marne au Rhin situées dans les parties de ce canal non empruntées par le canal de l'Est, conformément aux dispositions de l'avant-projet et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 24 février 1879.

2° La dépense, évaluée à 1.515.000 francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour l'amélioration des canaux de navigation.

(N° 562)

[15 mai 1880.]

Construction de la route départementale d'Alais à Florac (Gard).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction de la route départementale d'Alais à Florac, entre la Blaquière-de-Cendras et le hameau de Latour (Gard), travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 563)

[15 mai 1880.]

Rectification de la route départementale, n° 13 (Loiret).

Décret du président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 13, de Montargis à Saint-Fargeau, dans la côte de Guiraut, aux abords de Châtillon-sur-Loing (Loiret), travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur le plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans, à partir du jour de sa promulgation.

(N° 564)

[15 mai 1880.]

Reconstruction du tablier du pont de la Landelle, sur la route nationale, n° 162 (Calvados).

DÉCRET du président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à la reconstruction du tablier du pont de la Landelle (Calvados), route nationale n° 162, conformément aux dispositions du projet portant la date des 24 janvier-9 février 1880.

2° La dépense, évaluée à cinquante-cinq mille francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la reconstruction des ponts.

(N° 565)

[20 mai 1880.]

Port de Nantes. — Élargissement du quai dit des constructions.

DÉCRET du Président de la République française portant :

1° Il sera procédé à l'élargissement du quai dit *des Constructions*, au port de Nantes (Loire-Inférieure), conformément aux dispositions de l'avant-projet et aux avis du conseil général des ponts et chaussées des 28 avril, 12 mai, 4 décembre 1879.

2° Les travaux mentionnés dans l'article qui précède sont déclarés d'utilité publique.

3° La dépense de ces travaux, évaluée à 600.000 francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 566)

[29 mai 1880.]

Décret qui ouvre au Gouvernement général de l'Algérie, sur l'exercice 1879, un crédit de 19.057f,26 à titre de fonds de concours versés

au Trésor par la compagnie des chemins de Bône à Guelma pour remboursement du prix du matériel cédé et frais de main-d'œuvre.

. . . .

Vu les décrets des 3 juillet et 1er décembre 1879, portant ouverture au chapitre XIII *bis :* le premier, d'un crédit de quarante-deux mille quatre cents francs huit centimes; le deuxième, d'un crédit de dix-sept mille cinq cent soixante-trois francs soixante-deux centimes, montant de versements effectués au Trésor, à titre de fonds de concours, par diverses communes, compagnies de chemins de fer, etc., pour leur participation dans les dépenses d'installation de bureaux télégraphiques, remboursement du prix de matériel cédé, de frais de réparations, etc.;

Vu l'article 52 du décret du 31 mai 1862, sur la comptabilité publique;

Vu les deux déclarations ci-annexées constatant l'encaissement par le Trésor public, à titre de fonds de concours pour dépenses publiques, d'une somme de dix-neuf mille cinquante-sept francs vingt-six centimes (19,057f,26), versée par la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma pour remboursement du prix de matériel cédé et frais de main-d'œuvre;

Vu l'avis du ministre des finances;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur et des cultes, d'après es propositions du gouverneur général de l'Algérie,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1879, un crédit supplémentaire de dix-neuf mille cinquante-sept francs vingt-six centimes (19.057f,26), montant du versement opéré au Trésor par la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma pour remboursement du prix de matériel cédé et frais de main-d'œuvre.

Le chapitre XIII *bis* dudit budget est augmenté de pareille somme.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources versées au Trésor à titre de fonds de concours pour dépenses publiques.

. . . .

(N° 567)

[29 mai 1880.]

Décret qui ouvre au ministre de l'intérieur et des cultes, sur l'exercice 1880, un crédit de 21.839f,95 à titre de fonds de concours versés au Trésor pour les travaux de la route de Batna à Biskra (Algérie).

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les décrets des 8 décembre 1876 et 20 septembre 1877, portant ouverture au titre du budget ordinaire de l'Algérie, exercices 1876 et 1877, de crédits supplémentaires s'élevant à 71.103f,46, et représentant le montant de deux versements, l'un de 55.400 fr., l'autre de 15.703f,46, effectués par la tribu des Bou-Azid sur les 24.000 francs de la contribution de guerre qui leur a été imposée en 1876;

Vu les deux déclarations ci-jointes (nos 237 et 251, en date du 21 juillet 1879), délivrées par le service des contributions diverses à Tebessa et à Biskra, et constatant le versement par ladite tribu, à titre de contribution de guerre :

	francs.
1° Le 13 décembre 1876, de.	17.839,95
2° Le 22 décembre 1877, de.	4.000,00
Ensemble.	21.839,95

Vu l'avis du ministre des finances;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur et des cultes, d'après les propositions du gouverneur général de l'Algérie,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre de l'intérieur et des cultes, pour le service du gouvernement général de l'Algérie, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1880, un crédit supplémentaire de 21.839f,95, applicable aux travaux de la route de Batna à Biskra.

Le chapitre XXI dudit budget est augmenté de pareille somme de 21.839f,95.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources versées au Trésor à titre de fonds de concours pour travaux publics.

. . . .

(N° 568)

[31 mai 1880.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de grande ceinture autour de Paris entre Savigny-sur-Orge et Palaiseau.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la loi du 4 août 1875 (*), qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de grande ceinture autour de Paris et concédé ledit chemin à un syndicat représentant les compagnies du Nord, de l'Est, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ladite loi portant qu'il sera statué ultérieurement par une loi sur le tracé de ce chemin de fer entre Villeneuve-Saint-Georges et Palaiseau;

Vu la loi du 31 juillet 1879, et notamment l'article 1er (§ 1er) et l'article 2 de ladite loi, lesquels portent ce qui suit :

« Art. 1er, § 1er. — Le chemin de fer de grande ceinture autour « de Paris, dont le tracé a été réservé entre Villeneuve-Saint- « Georges et Palaiseau par le dernier paragraphe de la loi du « 4 août 1875, se divisera en deux sections, l'une commerciale, « l'autre stratégique. La première empruntera, de Villeneuve- « Saint-Georges à Juvisy, les voies du chemin de fer du Bourbon- « nais; de Juvisy à un point situé entre Savigny-sur-Orge et « Épinay-sur-Orge, celles du chemin de fer de Paris à Orléans, « pour se diriger sur Palaiseau en passant par ou près Long- « jumeau.

« Art. 2. — Il sera procédé, pour les travaux mentionnés à l'ar- « ticle ci-dessus, à l'achèvement des études et à l'instruction « prescrite par les lois et règlements pour la déclaration d'utilité « publique, laquelle pourra être prononcée par décret délibéré en « Conseil d'État; »

Vu le décret du 22 mars 1880 (**), déclarant d'utilité publique l'établissement par l'État de la section stratégique du chemin de fer de grande ceinture comprise entre Palaiseau et Villeneuve-Saint-Georges;

(*) *Annales* 1876, p. 329.
(**) *Annales* 1880, p. 508.

Vu le projet présenté, le 22 octobre 1879, par le directeur du syndicat du chemin de fer de grande ceinture pour l'établissement de la section de cette ligne comprise entre Savigny-sur-Orge et Palaiseau ;

Vu le dossier de l'instruction à laquelle ledit projet a été soumis, et notamment le procès-verbal de la conférence mixte tenue le 7 février 1880;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées des 15 mars et 8 avril 1880;

Vu l'adhésion du ministre de la guerre, du 12 avril 1880;

Vu les pièces de l'enquête à laquelle a été soumis l'avant-projet du chemin de fer dit *de circonvallation*, présenté par M. *Passedoit*, et notamment l'avis de la commission d'enquête du 19 avril 1872;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et l'ordonnance royale du 18 février 1834 (*);

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de grande ceinture autour de Paris entre Savigny-sur-Orge et Palaiseau, par ou près Massy, Champlan, Longjumeau et Chilly-Mazarin.

. . . .

(N° 569)

[31 mai 1880.]

Décret qui autorise le sieur Gassier *à livrer à la circulation, moyennant péage, la passerelle établie sur l'Ubaye, dans les communes de Saint-Vincent et d'Ubaye (Basses-Alpes).*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu la demande présentée, le 5 janvier 1880, par le sieur *Adrien Gassier*, banquier à Barcelonnette, à l'effet d'être autorisé à livrer à la circulation publique, moyennant péage, la passerelle provisoire établie par lui sur l'Ubaye, au quartier du Villaret;

(*) *Annales* 1834, p. 120.

Vu le rapport des ingénieurs des ponts et chaussées en date des 10-13 mars 1880, et notamment le cahier des charges annexé;

Vu la lettre du préfet des Basses-Alpes du 18 mars 1880;

Vu la loi du 14 floréal an X;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le sieur *Adrien Gassier*, banquier à Barcelonnette, est autorisé à livrer à la circulation publique la passerelle établie par lui sur l'Ubaye, au quartier du Villaret (communes de Saint-Vincent et d'Ubaye), et à percevoir le péage ci-après :

	fr. c.
Personne à pied, chargée ou non	0,05
Cheval, mulet ou âne, chargé ou non, conducteur compris	0,10
Bœuf, vache, mouton, brebis, etc., par tête	0,02
Lorsque les animaux iront au labourage ou au pâturage, on ne comptera pas le retour.	
Voiture suspendue à deux ou à quatre roues, charrette légère pesant, y compris la charge, moins de 1,500 kilogrammes, ou charrette vide attelée d'un cheval ou mulet, conducteur compris, ci.	0,50
Chaque cheval ou mulet attelé en sus payera	0,25
Charrette de roulage à deux colliers, pesant plus de 1.500 kilogrammes, y compris le chargement	1,50
Chaque collier en sus	0,50

Art. 2. — Exemptions d'usage.

. . . .

(N° 570)

[31 mai 1880.]

Décret qui proroge le délai accordé à la compagnie des mines de Courrières pour la construction du canal de la Souchez.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu le décret en date du 30 avril 1862 (*), portant concession à la compagnie des mines de Courrières du canal de la Souchez, aux clauses et conditions du cahier des charges y annexé;

Vu notamment l'article 1er dudit cahier des charges;

Vu le rapport des ingénieurs en date du 7 janvier 1880;

(*) *Annales* 1862, p. 160.

Vu la lettre, en date du 13 janvier 1880, du préfet du Pas-de-Calais;

Vu l'avis, en date du 26 février 1880, du conseil général des ponts et chaussées;

Vu la demande de la compagnie concessionnaire en date du 12 avril 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le délai accordé à la compagnie des mines de Courrières pour la construction du canal de la Souchez, qui lui a été concédé par le décret susvisé, est prorogé jusqu'au 31 décembre 1882.

. . . .

(N° 571)

[31 mai 1880.]

Amélioration de la Scarpe supérieure (Pas-de-Calais).

Décret du Président de la République française qui déclare d'utilité publique les travaux d'amélioration à exécuter sur la Scarpe supérieure, dans le département du Pas-de-Calais, conformément aux dispositions de l'avant projet et des avis du conseil général des ponts et chaussées des 8 décembre 1879 et 5 avril 1880.

(N° 572)

[2 juin 1880.]

Décret qui autorise l'établissement de trois dépôts de dynamite sur le territoire des communes de Saint-Pierre-le-Châtel, Bromont-Lamothe et Chapdes-Beaufort (Puy-de-Dôme). (Bulletin, n° 540, XIIe série, p. 1114.)

(N° 573)

[7 juin 1880.]

Décret qui autorise l'établissement de deux dépôts de dynamite sur

le territoire des communes de Néris et de Montvicq (Allier). (Bulletin, n° 540, XIIe série, p. 1117.)

(N° 574)

[8 juin 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, un crédit de 1.750.000 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la construction des lignes de Vichy à Thiers, de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 23 mars 1874, qui a rendu définitive la concession faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par la convention du 18 juillet 1868, des lignes de Vichy à Thiers, de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse, dans les conditions de cette convention, sous certaines réserves ;

Vu l'article 4 de cette convention, par lequel ladite compagnie s'engage à verser au Trésor, en seize termes semestriels égaux, pour l'exécution des travaux mis à la charge de l'État dans l'établissement des lignes précitées, une avance de 28 millions de francs ;

Vu les décrets en date des 30 janvier, 7 juillet 1877, 17 janvier, 25 juin, 30 novembre 1878, 29 janvier, 10 juillet et 3 décembre 1879, portant ouverture de crédits montant ensemble à 12.250.000 fr., pour les travaux dont il s'agit ;

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 1er mai 1880, une somme de 1.750.000 francs, représentant le huitième terme semestriel, échu à cette date, de l'avance précitée de 28 millions de francs ;

Vu la lettre du ministre des finances en date du 28 mai 1880,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la troisième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre XI. — *Études et travaux de chemin de fer exécutés par l'État*), un crédit de 1.750.000 francs, applicable à la construc-

tion des lignes de Vichy à Thiers, de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

. . . .

(N° 575)

[8 juin 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1879, *un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi pour la construction de diverses lignes.*

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la déclaration du receveur central du département de la Seine constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 1er mai 1880, par la compagnie du chemin de fer du Midi, une somme totale de 4.856.250 francs, représentant le montant du terme échu le même jour des avances que cette compagnie s'est engagée à faire à l'État pour la construction de diverses lignes de chemins de fer dont elle est concessionnaire.

Vu la lettre du ministre des finances en date du 28 mai 1880.

Décrète:

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la troisième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre XI. — *Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), un crédit de 4.856.250 francs, applicable à la construction des lignes ci-dessous désignées, savoir :

	francs.
Oloron à Pau.	250.000
Mazamet à Bédarieux et Marvejols à Neussargues. .	2.000.000
Condom à Riscle.	650.000
Montauban à Saint-Sulpice.	231.250
Saint-Sulpice à Castres	268.750
Puyoô à Saint-Palais.	231.250
Tarascon-sur-Ariège à Aix-les-Bains	306.250
Marmande à Casteljaloux.	337.500
Cette à Montbazin.	118.750

	francs.
Moux à Cannes	200.000
Narbonne à Bize	137.500
Mont-de-Marsan à Roquefort	125.000
Total	4.856.250

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie des chemins de fer du Midi.

. . . .

(N° 576)

[10 juin 1880.]

Rivière de l'Allier (Haute-Loire). — Etablissement d'une échelle à poissons.

Décret du Président de la République française portant qu'il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour l'établissement d'une échelle à poissons sur la rivière de l'Allier, au barrage des moulins de Brioude (Haute-Loire), conformément aux dispositions générales du projet en date des 12-14 décembre 1876.

(N° 577)

[10 juin 1880.]

Redressement du lit et fixation des rives de la Lone (Jura).

Décret du Président de la République française portant :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires pour le redressement du lit de la Loue et la fixation des rives en amont du pont de Chamblay, sur le territoire des communes de Chissey et de Chamblay (Jura), conformément aux dispositions générales du plan en date du 10 novembre 1877 et des avis du conseil général des ponts et chaussées, des 8 février 1877, 27 mars 1879 et 29 janvier 1880.

Les communes intéressées sont autorisées à poursuivre l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution desdits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

2° Il est pris acte des engagements contenus dans les délibérations des 15 mars 1878, 6 juillet 1879, 12 avril et 2 août 1878 et 22 août 1879, par lesquelles les conseils municipaux des commnnes de Chissey et de Chamblay, d'une part, le conseil général, d'autre part, s'engagent, au nom des communes et au nom du département, à concourir, dans les proportions suivantes, aux dépenses des travaux, évaluées à 123.000 francs :

	fr. c.
La commune de Chissey.	17.138,21
La commune de Chamblay.	16.861,79
Le département.	48.000,00

Le surplus de la dépense mis à la charge de l'État, soit 41.000 fr. sera imputé sur les fonds inscrits à la troisième section du budget du ministère des travaux publics pour travaux d'amélioration des rivières.

Moyennant le versement des subventions allouées, tant par l'État que par le département, pour les travaux de premier établissement, les communes resteront chargées d'assurer l'exécution complète de ces travaux et de les entretenir à leurs frais en bon état.

Les terrains compris dans le nouveau lit de la Loue seront, par le fait même de l'exécution des travaux, réunis au domaine public.

Les communes n'auront aucun droit sur les anciens lits délaissés.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir de sa promulgation.

(N° 578)

[11 juin 1880.]

Décret qui autorise l'établissement d'un dépôt de dynamite sur le territoire de la commune de Meyrannes (Gard). (Bulletin, n° 540, XIIe série, p. 1119.)

(N° 579)

[11 juin 1880.]

Canal de l'Aisne à la Marne. — Travaux complémentaires d'amélioration.

Décret du Président de la République française portant :

1° Sont autorisés les travaux complémentaires d'amélioration à exécuter sur le canal de l'Aisne à la Marne, conformément aux dispositions de l'avant-projet et des avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 30 octobre 1879 et 12 avril 1880.

2° La dépense, évaluée à 2.200.000 francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 580)

[18 juin 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875 ;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil général des ponts et chaussées du 10 mars 1880 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

	francs.
Projet d'établissement d'une remise et d'ateliers pour la réparation des voitures à la gare de la Plaine-Saint-Denis, présenté le 25 octobre 1879, avec un détail estimatif montant à.	3.472.000
Projet d'installation de poupées de renvoi à la gare de Tourcoing, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	6.496

LIGNE DE CREIL A BEAUVAIS.

Projet d'établissement d'un nouveau réservoir double à la gare de Beauvais, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	24.640

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet de déplacement d'une jonction de voies à la gare de la Madeleine, à Lille, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	1.512
Ensemble.	3.504.648

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 140 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 581)

[1er juillet 1880.]

Décret qui autorise l'établissement d'une fabrique de dynamite sur le territoire de la commune de Saint-Just-la-Pendue (Loire). (Bulletin, n° 547, XIIe série, p. 181.)

(N° 582)

[6 juillet 1880.]

Décret qui ouvre au Gouvernement général de l'Algérie, sur l'exercice 1880, un crédit de 30.000 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par la ville d'Alger pour les travaux de percement du tunnel de Teffaha.

Le Président de la République française,

Vu la loi du 21 décembre 1879, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1880;

Vu l'article 52 du décret du 31 mai 1862 (*), sur la comptabilité publique;

Vu le récépissé ci-annexé en date du 14 avril 1880, délivré, sous le n° 27, par le trésorier-payeur d'Alger, et constatant le versement, à titre de fonds de concours, à la caisse du Trésor public, de la somme de 30.000 francs, montant du premier acompte sur la subvention votée par le conseil municipal de ladite ville pour assurer la continuation des travaux de percement du tunnel de Teffaha;

Vu l'avis du ministre des finances;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur et des cultes, d'après les propositions du gouverneur général de l'Algérie,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie, au titre du budget ordinaire du gouvernement général de l'Algérie de l'exercice 1880, un crédit de 30.000 francs pour les travaux de percement du tunnel de Teffaha.

Le chapitre XXI, article 1er, dudit budget est augmenté de pareille somme de 30.000 francs.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources versées au Trésor à titre de fonds de concours.

. . . .

(*) *Annales* 1862, p. 284.

(N° 583)

[6 juillet 1880.]

Décret qui ouvre au Gouvernement général de l'Algérie, sur l'exercice 1880, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par le département de Constantine pour les dépenses du personnel des ponts et chaussées.

Le Président de la République française,

Vu la loi du 21 décembre 1879, portant fixation du budget général des recettes et des dépenses de l'exercice 1880;

Vu l'article 52 du décret du 31 mai 1862 (*), sur la comptabilité publique;

Vu les récépissés ci-annexés, en date des 29 avril et 5 mai 1880, délivrés, sous les nos 9 et 10, par le trésorier-payeur de Constantine, et constatant le versement, à titre de fonds de concours, à la caisse du Trésor public, de la somme de 45.100 francs, représentant la part contributive du département de Constantine dans les dépenses du personnel des ponts et chaussées pour l'année 1880;

Vu l'avis du ministre des finances;

Sur le rapport du ministre de l'intérieur et des cultes, d'après les propositions du gouverneur général de l'Algérie,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au gouvernement général de l'Algérie, au titre du budget ordinaire du gouvernement général de l'Algérie de l'exercice 1880, un crédit supplémentaire de 45.100 francs pour la part contributive du département de Constantine dans le payement du personnel des ponts et chaussées.

Le chapitre XX, article 1er, dudit budget est augmenté de pareille somme de 45.100 francs.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses imputables sur le crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources versées au Trésor à titre de fonds de concours.

. . . .

(*) *Annales* 1862, p. 284.

(N° 584)

[8 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et les demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 3 janvier, 14 et 28 avril 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	francs.
Projet de travaux divers à exécuter à la gare de marchandises de Paris-Bercy-Conflans, tels que : déplacement et modification de voies; pose de plaques tournantes et branchements; modifications de la charpente du hangar de départ, etc., présenté le 1er mars 1880, avec un détail estimatif montant à	145.000
Projet d'établissement d'une bordure de trottoir à la gare de Combs-la-Ville, présenté le 1er mars 1880, avec un détail estimatif montant à	1.232
Projet de modification des appareils d'alimentation des machines à la gare de Montereau, présenté le 24 mars 1880, avec un détail estimatif montant à	14.336
Projet de raccordement des voies 11 et 13 avec la voie 5 prolongée, à la gare de Sens, présenté le 28 février 1880, avec un détail estimatif montant à	22.400
Projet d'établissement d'une nouvelle voie de garage impaire, n° 13	

	francs.
à la gare de la Roche, présenté le 8 mars 1880, avec un détail estimatif montant à.	20.160
Projet d'établissement de voies de garage, de service et de transformation de bâtiments à la même gare, présenté le 15 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	66.752

LIGNE DE MORET A NEVERS.

Projet d'agrandissement du buffet de la gare de Montargis, présenté le 11 mars 1880, avec détail estimatif montant à.	12.800

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A BRIOUDE.

Projet d'établissement de vingt nouveaux becs de gaz aux abords des ateliers de Clermont-Ferrand, présenté le 10 mars 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à.	3.480

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet de couverture du quai découvert à la gare d'Avignon, présenté le 10 mars 1880, avec un détail estimatif montant à. . . .	19.600

LIGNE DE LYON A GENÈVE.

Projet d'établissement d'une voie de débord à la gare de Montluel, présenté le 17 mars 1880, avec un détail estimatif montant à. . .	8.200

LIGNE DE SAINT-RAMBERT-D'ALBON A GRENOBLE.

Projet de construction d'un canal d'écoulement des eaux de la plaine de la Valloire, en vue de mettre la gare de Saint-Rambert-d'Albon à l'abri des inondations, présenté le 24 février 1880, avec un détail estimatif montant à.	23.000

LIGNE DE LUNEL A ARLES.

Projet de fermeture d'une partie du quai couvert à la gare de Saint-Gilles, présenté le 5 mars 1880, avec un détail estimatif montant à.	5.000
Ensemble.	341.960

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 585)

[8 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875 ;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 7 et 14 avril 1880 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE ET D'ERMONT A ARGENTEUIL.

	francs.
Projet d'allongement des quais à voyageurs des stations d'Enghien, Sannois, Herblay, Valmondois, Beaumont et Boran, présenté le 12 février 1880, avec un détail estimatif montant à.	7.616

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE.

Projet de bitumage des quais à voyageurs de la station d'Ermont, présenté le 12 février 1880, avec un détail estimatif montant à. .	3.528
Projet d'agrandissement de la station de Beaucourt, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	38.080
Projet d'agrandissement du service des marchandises et d'établissement de cabinets d'aisances à la gare de Vitry, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	490.56

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet de modification du système d'alimentation d'eau des garages

de Condren, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	francs. 8.624

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

Projet d'établissement d'une voie de garage à la station d'Ailly-sur-Somme, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	10.211
Projet d'établissement d'appareils d'épuration d'eau à la station de Noyelles, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	3.360

LIGNE DE LILLE A CALAIS ET A DUNKERQUE.

Projet d'extension du service des marchandises à la gare de Saint-Pierre-lez-Calais, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	54.580
Total.	175.355

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 140 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 586)

[8 juillet 1880.]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville Reims.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu l'avant-projet, et notamment le plan d'ensemble présenté pour l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Reims;

Vu les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834, et notamment l'avis de la commission d'enquête du 11 juin 1877;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Reims du 9 juillet 1877;

Vu la délibération du conseil général de la Marne en date du 25 août 1876;

Vu les délibérations du conseil municipal de Reims en date des 9 juillet, 24-27 août et 28 octobre 1875, 14 mars et 25 août 1877, 28 février 1878 et 7 juin 1879;

Vu le cahier des charges arrêté par le ministre des travaux publics;

Vu le traité de rétrocession passé, les 8 juillet 1878 et 24 mars 1879, entre le maire de Reims, au nom de la ville, et les sieurs *Léon Vercken* et *Guillaume Sopers;*

Vu les rapports des ingénieurs des 29 août, 5 octobre 1878 et 20-27 juin 1879;

Vu l'avis du préfet de la Marne en date du 10 octobre 1878;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées des 21 décembre 1876, 9 décembre 1878 et 21 juillet 1879;

Vu l'avis du ministre de l'intérieur du 7 novembre 1879;

Vu la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux dans la ville de Reims, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, qui restera annexé au présent décret.

Art. 2.— Il sera pourvu à l'établissement et à l'exploitation desdites voies ferrées, par la ville de Reims, à ses risques et périls, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé, qui restera aussi annexé au présent décret.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé, les 8 juillet 1878 et 24 mars 1879, entre le maire de Reims et les sieurs *Léon Vercken* et *Guillaume Sopers* pour la rétrocession de l'entreprise énoncée à l'article précédent.

Ledit traité restera également annexé au présent décret.

Art. 4. — Aucune émission d'obligations ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des travaux publics, après avis du ministre des finances.

En aucun cas, il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation du réseau, et ce capital-actions devra être effectivement versé, sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne pourra d'ailleurs être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achats de terrains, travaux, approvisionnements sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois, le concessionnaire pourra être autorisé à émettre des obligations, lorsque la totalité du capital-actions aura été versée et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital-actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposées soit à la Banque de France, soit à la caisse des dépôts et consignations, et ne pourront être mis à la disposition du concessionnaire que sur l'autorisation expresse du ministre des travaux publics.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois au préfet du département et au ministre des travaux publics, pour être publié.

Art. 6. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de cette entreprise devront être effectuées dans le délai d'un an à partir de la promulgation du présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. *Louis-Victor Diancourt*, maire de la ville de Reims, demeurant à Reims,

Agissant en sa qualité de maire de la ville, et sous toute réserve de l'approbation du conseil municipal et de l'autorité supérieure,

D'une part;

Et MM. 1° *Léon Vercken*, propriétaire, demeurant à Paris, rue de la Victoire, n° 56; 2° *Guillaume D. Sopers*, propriétaire, demeurant à Bruxelles (Belgique), rue Neuve, n° 68,

Agissant en leur nom,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Reims, qui est en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramways, s'engage à rétrocéder à MM. *Sopers* et *Vercken*, pour une durée égale à celle de cette concession, l'établissement et l'exploitation des lignes suivantes :

1° *Ligne de la gare*. — Elle partira de la place Royale, empruntera, en attendant l'élargissement de la rue des Tapissiers, la rue du Cloître, la rue Notre-Dame, la rue Tronson-Ducoudray, suivra la rue de Talleyrand, la rue de l'Étape, la place Drouet-d'Erlon, côté gauche du square Colbert, pour aboutir à la cour intérieure de la gare des voyageurs. De ce point, la ligne suivra le

côté droit du square Colbert, la rue de la Gare, la place de l'Hôtel-de-Ville, la rue Colbert, la place des Marchés, la rue, la rue Royale, pour aboutir enfin à la place Royale.

2° *Ligne du faubourg de Paris.* — Cette ligne, comme la précédente, en attendant l'élargissement de la rue des Tapissiers, partira de la place Royale, empruntera le tracé de la ligne de la gare, jusqu'à la rencontre de la rue de Talleyrand, suivra la rue de Vesle, la rue du Faubourg-de-Paris, pour aboutir près du pont du chemin de fer, au pied de la rampe de la Haubette.

3° *Ligne du faubourg de Laon.* — Partant de la place Royale, cette ligne suivra les rues Royale et Colbert, la place de l'Hôtel-de-Ville, l'avenue de la Gare, le boulevard des Promenades, le rond-point de la Porte-Mars, et la route de Laon jusqu'à la rue de Courcy.

4° *Ligne de Fléchambault.* — Cette ligne, faisant suite à celle du faubourg de Laon, partira, comme les précédentes, de la place Royale, empruntera la ligne de la gare et celle du Faubourg-de-Paris, c'est-à-dire la rue Cloître, la rue Notre-Dame, puis suivra la rue Sainte-Catherine, la rue du Bourg-Saint-Denis, la rue Neuve, la rue Simon, la rue Fléchambault, jusqu'à l'entrée du faubourg Fléchambault.

Toutefois, dans un délai de trois années à partir de la date du décret de concession, les concessionnaires devront prolonger la ligne de Fléchambault depuis le pont du canal jusqu'à la rue de Courlancy, et la ligne du Faubourg-de-Laon depuis la rue de Courcy jusqu'à la papeterie *Poirot*.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret de concession à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — MM. *Vercken* et *Sopers* sont assujettis, envers la ville, à toutes les obligations qui seront imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'ils sont subrogés aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Art. 3. — Les concessionnaires s'engagent à établir les services d'omnibus suivants : 1° l'un partant de la place Royale et se dirigeant par la rue Cérès et le faubourg Cérès, la route de Rethel, jusqu'au bouleverd de Saint-Marceau ; l'autre partant de la place Royale, vers les rues de la Peirière, Saint-Étienne, de l'Université, du Barbâtre, des Créneaux, jusqu'à la porte Dieu-Lumière ;

Lesquels services seront ultérieurement changés en lignes de tramways, lorsque les concessionnaires en auront obtenu l'autorisation.

Art. 4. — Les concessionnaires auront, à conditions égales, un droit de préférence pour toute autre nouvelle ligne concédée à la ville.

Art. 5. — La ville remet gratuitement aux concessionnaires la jouissance de la zone occupée par la voie ferrée et les abris.

Art. 6. — Pour garantir l'exécution de leurs engagements, MM. *Vercken* et *Sopers* verseront à la caisse municipale un cautionnement de 50.000 francs.

Ce cautionnement sera versé à la caisse municipale, en valeurs agréées par l'administration.

Après la réception définitive des travaux, les trois cinquièmes du cautionnement leur seront restitués ; les derniers 20.000 francs resteront entre les mains de la ville pendant toute la durée de l'exploitation. Si le cautionne-

ment vient à être entamé par l'application des pénalités prévues par les articles 19 et 20 du cahier des charges entre l'État et la ville, les concessionnaires devront, sous peine de déchéance, le reconstituer dans la quinzaine de l'avertissement qui leur sera notifié par l'administration municipale.

Art. 7.— MM. *Vercken* et *Sopers* devront faire élection de domicile à Reims. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie,

Ainsi fait triple et accepté, au nom de la ville de Reims, par M. *Diancourt*, maire, le 25 juin 1878, par M. *Vercken*, à Paris, le 2 juillet 1878, et par M. *Sopers*, à Bruxelles, le 8 juillet 1878.

Approuvé :	Approuvé :	Approuvé :
Signé L. Vercken.	Signé D. Sopers	*Le maire,*
		Signé V. Diancourt.

La largeur de la rue Sainte-Catherine devant, d'après la lettre de M. le ministre des travaux publics du 30 décembre 1878, être portée à 7m,10 entre façades et à 4m,90 entre trottoirs, ou à 9m,40 entre façades et à 7m,20 entre trottoirs, selon qu'on établirait la voie sur l'un des côtés ou au milieu de la chaussée, il est indispensable d'acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, les maisons portant les nos 2 de ladite rue, et 16, 18 et 22 de la place du Parvis, et d'obtenir la résiliation du bail de la maison no 6 de la rue Sainte-Catherine, qui appartient à la ville et qui est louée jusqu'au 24 juin 1880.

La ville de Reims prend à sa charge les frais de ces évictions; par contre, la compagnie s'engage envers la ville à participer pour moitié dans la dépense qu'elles nécessiteront, sans que cette participation puisse dépasser 15.000 francs. La compagnie s'engage également à faire, à ses frais, les remaniements de pavage indiqués pour la circulation des tramways, dans les rues Neuve, du Ruisselet et Simon.

Fait à Reims, en l'hôtel de ville, le 24 mars 1879.

Signé L. Vercken. Signé V. Diancourt.
Signé D. Sopers.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les voies ferrées à traction de chevaux destinées au service des voyageurs dans la ville de Reims seront établies sur les voies publiques

---

(*) Ce cahier des charges est identique avec celui des tramways de la ville de Nantes (*Annales* 1878, p. 997), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

ci-après désignées, dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine, savoir :

1° Ligne de la gare. — Elle partira de la place Royale, empruntera, en attendant l'élargissement de la rue des Tapissiers, la rue du Cloître, la rue Notre-Dame, la rue Tronson-Ducoudray, suivra la rue de Talleyrand, la rue de l'Étape, la place Drouet-d'Erlon, côté gauche du square Colbert, pour aboutir à la cour intérieure des voyageurs. De ce point, la ligne suivra le côté droit du square Colbert, la rue de la Gare, la place de l'Hôtel-de-Ville, la rue Colbert, la place des Marchés, la rue Royale, pour aboutir à la place Royale.

2° Ligne du faubourg de Paris. — Cette ligne, comme la précédente, en attendant l'élargissement de la rue des Tapissiers, partira de la place Royale, empruntera le tracé de la ligne de la gare jusqu'à la rencontre de la rue de Talleyrand, suivra la rue de Vesle, la rue du Faubourg-de-Paris, pour aboutir près du pont du chemin de fer, au pied de la rampe de la Haubette.

3° Ligne du faubourg de Laon. — Partant de la place Royale, cette ligne suivra les rues Royale et Colbert, la place de l'Hôtel-de-Ville, l'avenue de la Gare, le boulevard des Promenades, le rond-point de la Porte-Mars et la route de Laon jusqu'à la rue de Courcy.

4° Ligne de Fléchambault. — Cette ligne, faisant suite à celle du faubourg de Laon, partira, comme les précédentes, de la place Royale, empruntera la ligne de la gare et celle du faubourg de Paris, c'est-à-dire la rue du Cloître, la rue Notre-Dame, puis suivra la rue Sainte-Catherine, la rue du Bourg-Saint-Denis, la rue Neuve, la rue Simon, la rue Fléchambault, jusqu'à l'entrée du faubourg Fléchambault.

Toutefois, dans un délai de trois années à partir de la date du décret de concession, la ville devra prolonger la ligne de Fléchambault depuis le pont du canal jusqu'à la rue de Courlancy, et la ligne du faubourg de Laon depuis la rue de Courcy jusqu'à la papeterie *Poirot*.

Art. 2. — La ville de Reims est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites.

Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'État. La ville demeurera garante envers l'État de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose.

Un service de marchandises pourra être établi ultérieurement, après une entente préalable entre l'administration et la compagnie rétrocessionnaire, qui fixeront, de concert, les tarifs de l'exploitation, lesquels tarifs devront être approuvés par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Les voies ferrées devront être achevées et le service mis en complète activité dans un délai maximum d'une année à partir de la date du décret de concession.

Art. 4. — La ville de Reims devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure le projet d'ensemble des lignes concédées, dans le délai de six mois à compter de la date du décret de concession.

Ce projet comprendra les dispositions générales, telles que le tracé, l'emplacement, la largeur et le mode de construction des voies ferrées.

Les projets d'exécution et de détail des ouvrages des diverses lignes seront approuvés par le préfet, sur l'avis des ingénieurs. Ils devront être présentés dans l'ordre qui sera fixé par le préfet.

En cours d'exécution et pendant la durée de la concession, la ville aura la faculté de proposer des modifications aux dispositions adoptées. Ces modifications ne pourront être effectuées qu'avec l'approbation de l'administration supérieure ou du préfet, suivant qu'il s'agira de dispositions générales ou de dispositions de détail.

De son côté l'administration pourra ordonner d'office, dans la disposition des voies ferrées, les modifications dont l'expérience ou les changements à faire sur les voies publiques feraient connaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 5. — La position des bureaux d'attente, etc. . . . . règnera dans l'entre-rail à $0^m,50$ au moins au delà de chaque côté.

Art. 6 à 11. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état.

Cet entretien comprendra celui du pavage de l'entre-rail et des $0^m,50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails, ainsi que l'entretien des empierrements établis sur les trottoirs et les contre-allées.

Lorsque, pour la construction et la réparation des voies ferrées, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors de la zone ci-dessus indiquée, il devra être pourvu à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des ouvrages exécutés. Il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 13. — Il sera établi par la ville, en nombre suffisant, des agents et des cantonniers qui seront chargés de la police et de l'entretien des voies ferrées.

Art 14. — Les types des diverses voitures à mettre en service devront être soumis à l'approbation préalable du préfet.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts, garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées et fermées à glaces. Leur largeur sera de 2 mètres à $2^m,10$ au plus.

Ces voitures devront remplir les conditions de police réglées ou à régler pour les voitures qui servent pour le transport des personnes.

Il y aura des places de première et de deuxième classe.

On se conformera, pour la disposition des places de chaque classe, aux mesures qui seront arrêtées par le préfet.

Art. 15. — La construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées, avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Le service de l'entretien et de l'exploitation est d'ailleurs assujetti aux rè-

glements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir, et notamment à ceux qui seront rendus pour régler les dispositions, l'aménagement, la circulation et le stationnement des voitures.

Les frais de contrôle pour la concession qui fait l'objet du présent cahier des charges sont fixés à la somme annuelle de 50 francs par kilomètre, payable à compter de la date du décret de concession.

Ces frais sont à la charge des concessionnaires et devront être versés par semestre et d'avance dans les caisses du trésor public.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16 à 21. — (*Voir les mêmes articles du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 22. — A titre d'indemnité de la dépense et des charges de la présente concession, le Gouvernement accorde à la ville de Reims l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Première classe..	15 centimes, 1 kilomètre ; 20 centimes, 2 kilomètres ; 30 centimes, 3 kilomètres ou plus.
Deuxième classe.	10 centimes, 1 kilomètre ; 15 centimes, 2 kilomètres ; 20 centimes, 3 kilomètres ou plus.

Dans les taxes ci-dessus fixées, le droit de péage entre pour le cinquième et le prix de transport pour les quatre cinquièmes des sommes à percevoir.

On adoptera pour chaque ligne des prix uniques respectivement applicables à chacune des deux classes de voyageurs. Ces prix seront calculés au moyen du tarif précédent, d'après le parcours moyen de la ligne. Ces prix devront être homologués par le préfet, le conseil municipal entendu. Les lignes pourront être, à toute époque, modifiées par l'administration, sur la proposition de la ville.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de 2e classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de 0^f^,10 pour toutes distances. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale.

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation de l'administration municipale, être employées à ces transports.

Les voitures ne comporteront pas de places d'impériale.

Les enfants de quatre à sept ans seront transportés à moitié prix.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur

Art. 23 à 26. — (*Voir les mêmes articles du type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 27 et 28. — (*Voir les mêmes articles du type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

. . . .

Art. 29 à 32. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 33. — La substitution d'un autre mode de traction à la traction par chevaux ne pourra avoir lieu qu'après enquête et autorisation du ministre des travaux publics.

Art. 34 à 37. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Fait à Reims, le 28 mai 1878.

Approuvé :
Signé L. Vercken.

Le Maire de Reims,
Signé V. Diancourt.

Approuvé :
Signé D. Sopers.

Approuvé :
Paris, le 8 juillet 1880.
Le Ministre des travaux publics
Signé H. Varroy.

(N° 587)

[8 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau soient ap-

prouvés par décret délibéré en conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ces projets ont été soumis, et notamment les avis du conseil général des ponts et chaussées des 3 septembre 1879 et 5 mai 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE TOULOUSE A BAYONNE.

	fr. c.
Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs à la station d'Essun, présenté le 17 octobre 1879, avec un détail estimatif montant à.	3.767,85
Projet de construction d'un quai, d'une halle à marchandises et d'exécution de divers travaux dans la station de Labarthe-Inard, présenté le 18 mars 1880, avec un détail estimatif rectifié montant à.	7.810,88
Projet d'établissement de deux plaques tournantes dans la station de Boussens, présenté le 22 mars 1880, avec un détail estimatif montant à.	11.827,20
Total.	23.405,93

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 23 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 588)

[8 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que les travaux complémentaires à exécuter sur son ancien réseau pour l'agrandissement du bureau de l'octroi dans la cour des voyageurs (côté de l'arrivée), à la gare de Bordeaux-Saint-Jean, soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 7 avril 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément au projet d'agrandissement du bureau de l'octroi dans la cour des voyageurs (côté de l'arrivée) de la gare de Bordeaux-Saint-Jean (ligne de Bordeaux à Cette), présenté le 26 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à 1.792 francs.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 589)

[8 juillet 1880]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que des travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau

soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 14 et 28 avril 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE DIJON A IS-SUR-TILLE.

	fr.
Projet d'établissement d'une voie de garage impaire à la gare de Saint-Julien-Clénay, présenté le 1er avril 1880, avec un détail estimatif montant à.	17.000

LIGNE DE NUITS-SOUS-RAVIÈRES A CHATILLON-SUR-SEINE.

Projet d'installation de signaux supplémentaires et d'un appareil d'enclanchement pour la protection des trains à la gare de Sainte-Colombe, présenté le 13 mars 1880, avec un détail estimatif montant à.	7.280

LIGNE DE GRAY A FRAISANS.

Projet de construction d'un buffet à la gare de Montagney, présenté le 28 février 1880, avec un détail estimatif montant à.	5.000

LIGNE DE SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS A BRIOUDE.

Projet d'établissement de vingt nouveaux becs de gaz aux abords des ateliers de la gare de Clermont-Ferrand, présenté le 10 mars 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à.	520
Ensemble.	29.800

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans les projets dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 590)

[8 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et les demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 26 novembre 1879, 28 avril et 12 mai 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	fr.
Projet d'agrandissement du buffet de la gare de Tonnerre, présenté le 12 février 1880, avec un détail estimatif montant à.	24.000
Travaux divers à exécuter à la gare de Villeneuve-la-Guyard, tels que : établissement d'une voie de tiroir, déplacement d'un branchement actuel et remplacement de ce branchement par une communication; allongement d'un aqueduc, etc., présenté le 1er avril 1880, avec un détail estimatif montant à.	20.720

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR SAINT-ÉTIENNE.

Projet d'allongement des trottoirs dans les gares de Saint-Chamond, Grand-Croix, Lorette, Rive-de-Gier et Couzon, présenté le 5 avril 1880, avec un détail estimatif montant à.	4.620

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet d'établissement de cheminées d'allumage à la rotonde centrale

du dépôt des machines d'Arles, présenté le 29 octobre 1879, avec un détail estimatif montant à.	fr. 9.200
Ensemble.	58.540

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 591)

[8 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que les travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau pour l'installation d'un pont à bascule de 20 tonnes, pour wagons, à la gare Saint-Hippolyte (ligne de Lunel au Vigan), soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875:

Vu le rapport de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée et l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 5 mai 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE LUNEL AU VIGAN.

Projet d'installation d'un pont à bascule de vingt tonnes, pour wagons, à la gare de Saint-Hippolyte, présenté le 6 avril 1880, avec un détail estimatif montant à.	fr. 4.000

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans les projets dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14.000.000 de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 592)

[13 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'exécution de divers travaux complémentaires sur le réseau dont elle est concessionnaire;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du conseil général des ponts et chaussées des 27 juillet 1878, 14 janvier et 5 mai 1880, et l'avis de la commission de vérification des comptes de la compagnie du 12 avril 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE RENNES A BREST.

	fr.
Projet d'établissement d'une halte à voyageurs dans la tranchée de Plouvara, entre les stations de Saint-Brieuc et de Chatelaudren, présenté le 4 mai 1878, avec un détail estimatif montant, pour la part de la dépense à la charge de la compagnie, à.	8.500

LIGNE DE RENNES A SAINT-MALO.

Projet d'extension des aménagements de la gare de Dol, présenté le 6 décembre 1879, avec un détail estimatif arrêté à la somme de. .	186.500
Total.	195.000

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront im-

putées sur le compte de 124.000.000 de francs ouvert, conformément aux conditions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 593)

[13 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 10 mars et 12 mai 1880;

Vu le décret du 12 février 1876, portant notamment approbation d'un projet d'établissement de quatre nouveaux garages et de déplacement de la voie d'Aniche, à la gare de Somain (ligne de Douai à Quiévrain), et autorisant l'imputation de la dépense, évaluée à 152.824 francs, au compte complémentaire de premier établissement de l'ancien réseau;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Projet d'amélioration de l'éclairage du quai des messageries (côté du départ) à

	fr. c.
à la gare de Paris, présenté le 12 février 1880, avec un détail estimatif montant à	4 592,00
Projet d'installation d'un bureau d'octroi et d'une guérite à la gare de Paris, présenté le 12 février 1880, avec un détail estimatif s'élevant à.	4.368,00
Projet d'établissement d'une voie de ceinture et d'empierrement à la gare de Rœux, présenté le 12 février 1880, avec un détail estimatif montant à	11.872,00
Projet de pose de six voies de triage à la gare de Somain, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif s'élevant à.	161.840,00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

Projet d'établissement de voies de manœuvre en pente pour permettre le débranchement des wagons par la gravité, à la gare de Tergnier, présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	25.760,00

LIGNE D'HAUTMONT A LA FRONTIÈRE.

Projet de substitution d'une plaque tournante de 4m,80 à une plaque de 4m,20 et d'installation d'un urinoir en ardoises à quatre stalles, à la gare de Feignies, présenté le 2 mars 1880, avec un détail estimatif s'élevant à.	1.534.40

LIGNE DE LILLE A CALAIS A DUNKERQUE.

Projet d'agrandissement du vestibule du bâtiment principal à la gare d'Armentières, présenté le 12 février 1880, avec un détail estimatif montant à.	9.520,00
Projet d'installation d'urinoirs à la gare de Dunkerque, présenté le 12 février 1880, avec un détail estimatif montant à.	1.008,00

RÉSEAU.

Projet d'installation de taquets d'arrêt dans les stations de Vitry, Carvin, Seclin, Asq, pont de la Deule, Raismes et Blanc-Misseron (ligne de Paris à la frontière par Lille et Valenciennes), Longpré (ligne d'Amiens à Boulogne), Saint-Valery (ligne de Noyelles à Saint-Valery), Marquise et Caffiers (ligne de Boulogne à Calais), Béthune, Lillers, Thiennes et Steenbecque (ligne d'Arras à Hazebrouck), Bertry, Cambrai et Lourches (ligne de Busigny à Somain), la Madeleine, Hazebrouck, Saint-Omer, Watten, Audruick, Ardres, Calais, Arnêke et Bergues (ligne de Lille à Calais et à Dunkerque) et Baisieux (ligne de Lille à Tournai), présenté le 27 novembre 1879, avec un détail estimatif montant à.	4.032,00
Total.	224.526,40

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 140.000.000 de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

Art. 2. — Est rapporté le décret du 12 février 1876, dans celles de ses dispositions qui approuvent le projet d'établissement de quatre nouveaux garages et de déplacement de la voie d'Aniche à la gare Somain (ligne de Douai à Quiévrain), présenté le 9 janvier 1875, avec un détail estimatif montant à 152.824 francs, et autorisant l'imputation de ladite dépense sur le compte de 60 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 22 mai 1869; pour travaux complémentaires de l'ancien réseau.

. . . .

(N° 594)

[13 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exécuter sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du conseil général des ponts et chaussées des 26 novembre 1879, 10 mars et 14 avril 1880, et de la commission de vérification des comptes de la compagnie en date du 12 avril 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE VERSAILLES A RENNES.

	francs.
Projet de nouveaux aménagements à exécuter à la gare de Condé, en vue du raccordement avec cette gare du chemin de fer d'intérêt local d'Alençon à Condé-sur-Huisne, présenté le 31 décembre 1872, avec un détail estimatif arrêté, pour la part de la dépense imputable au compte de premier établissement, à	32.300
Projet d'installation de deux ponts à bascule pour voitures et d'une nouvelle plaque tournante à la gare du Mans, présenté le 11 février 1880, avec un détail estimatif montant à	15.500
Projet de construction d'un bâtiment pour les voyageurs à la gare de Saint-Pierre-la-Cour, présenté le 19 décembre 1879, avec un détail estimatif s'élevant à	19.500
LIGNE DE RENNES A BREST.	
Projet d'extension des aménagements de la gare de Lamballe, présenté le 6 décembre 1879, avec un détail estimatif arrêté à	152.000
LIGNE DE ROUEN AU HAVRE.	
Projet d'extension des aménagements du service des marchandises de la gare de Saint-Romain, présenté le 19 décembre 1879, avec un détail estimatif montant à	66.000
LIGNE DE LISON A SAINT-LO.	
Projet de nouveaux aménagements à exécuter à la gare de Saint-Lô, présenté le 19 février 1880, avec un détail estimatif montant à	12.900
Total	298.200

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124.000.000 de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 595)

[15 juillet 1880.]

Décret qui approuve la délibération du conseil municipal de Montpellier relative à la cession faite par le sieur Léon Francq, *à la*

compagnie générale des omnibus de Marseille, de la construction et de l'exploitation des tramways de Montpellier.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret en date du 15 mai 1877 (*), portant :

1° Concession de la ville de Montpellier d'un réseau de voies ferrées, à traction de chevaux, à établir sur le territoire de cette ville;

2° Approbation d'un traité passé entre le maire de Montpellier et le sieur *Léon Francq* pour la rétrocession de l'entreprise;

Vu l'acte, en date du 6 mai 1879, par lequel le sieur *Léon Francq* cède à la compagnie générale des omnibus de Marseille, ce acceptant, la construction et l'exploitation des tramways de Montpellier;

Vu la délibération, en date du 7 août 1879, par laquelle le conseil municipal donne son adhésion à la cession dont il s'agit;

Vu le rapport des ingénieurs des 15-23 septembre 1879;

Vu l'avis du préfet de l'Hérault du 9 octobre 1879;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la délibération, en date du 7 août 1879, par laquelle le conseil municipal de la ville de Montpellier a donné son adhésion à la cession faite par le sieur *Léon Francq*, à la compagnie générale des omnibus de Marseille, de la construction et de l'exploitation des tramways de Montpellier.

. . . .

(N° 596)

[15 juillet 1880.]

Décret qui approuve la délibération du conseil municipal de Castelnau-lez-Lez, relative à la cession faite par le sieur Léon Francq, *à la compagnie générale des omnibus de Marseille, de la construction et de l'exploitation d'une voie ferrée à traction de chevaux de Castelnau à Montpellier.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

(*) *Annales* 1878, p. 386.

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret en date du 18 septembre 1877 (*), portant :

1° Concession à la commune de Castelnau-lez-Lez d'une voie ferrée à traction de chevaux à établir entre cette localité et Montpellier;

2° Approbation d'un traité entre le maire de Castelnau et le sieur *Léon Francq* pour la rétrocession de l'entreprise;

Vu l'acte en date du 6 mai 1879, par lequel le sieur *Léon Francq* cède à la compagnie générale des omnibus de Marseille, ce acceptant, la construction et l'exploitation de la susdite voie ferrée;

Vu la délibération, en date du 20 juillet 1879, par laquelle le conseil municipal de Castelnau donne son adhésion à la cession dont il s'agit;

Vu le rapport des ingénieurs des 15-23 septembre 1879;

Vu l'avis du préfet de l'Hérault en date du 9 octobre 1879;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la délibération, en date du 20 juillet 1879, par laquelle le conseil municipal de Castelnau-lez-Lez a donné son adhésion à la cession faite par le sieur *Léon Francq*, à la compagnie générale des omnibus de Marseille, de la construction et de l'exploitation de la voie ferrée de Castelnau à Montpellier.

. . . .

(N° 597)

[15 juillet 1880.]

Décret qui approuve la délibération du conseil municipal de Nîmes relative à la cession faite par le sieur Bruneau, *à la compagnie générale des omnibus de Marseille, de la construction et de l'exploitation des tramways de Nîmes.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret en date du 6 décembre 1878 (**), portant :

1° Concession à la ville de Nîmes d'un réseau de voies ferrées, à traction de chevaux, à établir sur le territoire de cette ville;

(*) *Annales* 1878, p. 1031.
(**) *Annales* 1879, p. 1033.

2° Approbation d'un traité passé, les 19 mai et 25 septembre 1878, entre le maire de Nîmes et le sieur *Bruneau* pour la rétrocession de l'entreprise;

Vu l'acte notarié, en date du 7 octobre 1879, par lequel le sieur *Bruneau* cède à la compagnie générale des omnibus de Marseille, ce acceptant, la construction et l'exploitation des voies ferrées susmentionnées, sous la réserve stipulée par ladite compagnie que le délai fixé par le cahier des charges pour l'exécution des travaux, délai qui est aujourd'hui expiré, sera renouvelé et porté à six mois à partir du jour de l'approbation du projet;

Vu les statuts de la compagnie des omnibus de Marseille;

Vu la délibération du 10 novembre 1879, par laquelle le conseil municipal de Nîmes donne son adhésion à la cession dont il s'agit, mais sous la condition expresse que la compagnie sera déchue et que le cautionnement sera acquis de plein droit à la ville si les travaux ne sont pas achevés dans le délai de six mois à compter de la date du décret à intervenir;

Vu la lettre de la compagnie générale des omnibus de Marseille en date du 4 février 1880, portant acceptation à cette condition;

Vu le rapport des ingénieurs des 17 décembre 1879-9 janvier 1880;

Vu les lettres du préfet du Gard des 29 novembre 1879 et 18 février 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est approuvée la délibération, en date du 10 novembre 1879, par laquelle le conseil municipal de Nîmes déclare accepter la cession faite par le sieur *Bruneau*, à la compagnie générale des omnibus de Marseille, de la construction et de l'exploitation du réseau de voies ferrées concédé à la ville de Nîmes par le décret ci-dessus visé du 6 décembre 1878.

Cette délibération restera annexée au présent décret.

Art. 2. — Les travaux à exécuter pour l'établissement des voies ferrées dont il s'agit devront être achevés dans un délai de six mois à dater de ce jour.

. . . .

(N° 598)

[22 juillet 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, *un crédit de* 100.000 *francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par le département de l'Ardèche pour l'achèvement des travaux de rectification de la route nationale n°* 103, *de la Voulte au Puy.*

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 27 novembre 1875, qui autorise le département de l'Ardèche à faire à l'État une avance de 1.200.000 francs pour l'achèvement des travaux de rectification de la route nationale n° 103, de la Voulte au Puy par la vallée de l'Érieux;

Vu les décrets en date du 5 juillet, 22 septembre 1876, 7 décembre 1877, 4 septembre, 2 octobre 1878 et 4 août et 18 octobre 1879, portant ouverture de crédits montant ensemble à 1 million de francs, pour les travaux dont il s'agit;

Vu la déclaration du trésorier-payeur général du département de l'Ardèche, constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 19 avril 1880, une somme de 100.000 francs, à titre de huitième acompte sur l'avance précitée de 1.200.000 francs;

Vu la lettre du ministre des finances en date du 8 juillet 1880,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la deuxième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre XXXVIII. — *Rectifications des routes nationales et des routes départementales assimilées aux routes nationales*), un crédit de 100.000 francs, applicable à l'achèvement des travaux de rectification de la route nationale n° 103, de la Voulte au Puy, par la vallée de l'Érieux.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versée au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le département de l'Ardèche.

. . . .

(N° 599)

[22 juillet 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, un crédit de 6.106.240 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi pour la construction de diverses lignes de chemins de fer.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la déclaration du receveur central du département de la Seine constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 3 novembre 1879, par la compagnie du chemin de fer du Midi, une somme totale de 6.106.250 francs, représentant le montant du terme échu, à cette date, des avances que cette compagnie s'est engagée à faire à l'État pour la construction de diverses lignes dont elle est concessionnaire;

Vu la lettre du ministre des finances en date du 8 juillet 1880,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la troisième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre XI. — *Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), un crédit de 6.106.250 francs, applicable à la construction des lignes ci-après, savoir :

	francs.
Foix à Tarascon-sur-Ariège	125.000
Mende à Séverac, avec embranchement sur Marvejols.	1.125.000
Oloron à Pau.	250.000
Mazamet à Bédarieux et Marvejols à Neussargues. . .	2.000.000
Condom à Riscles.	650.000
Montauban à Saint-Sulpice	231.250
Saint-Sulpice à Castres.	268.750
Puyoô à Saint-Palais	231.250
Tarascon-sur-Ariège à Aix-les-Bains.	306.250
Marmande à Casteljaloux.	337.500
Cette à Montbazin.	118.750
Moux à Cannes	200.000
Narbonne à Bize.	137.500
Mont-de-Marsan à Roquefort.	125.000
Total.	6.106.250

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article

précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie des chemins de fer du Midi.

. . . .

(N° 600)

[22 juillet 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, un crédit de 300.000 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par la chambre de commerce de Honfleur pour les travaux d'amélioration du port de cette ville.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 2 avril 1879, qui autorise la chambre de commerce de Honfleur à faire à l'État une avance de 1.200.000 francs pour l'achèvement des travaux entrepris, en vertu de la loi du 26 juillet 1873, pour l'amélioration du port de cette ville;

Vu les décrets en date des 8 septembre, 3 et 28 décembre 1879, portant ouverture de crédits montant ensemble à 600.000 francs, pour les travaux dont il s'agit;

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine constatant qu'il a été versé au Trésor, les 15 janvier, 15 et 26 avril 1880, une somme totale de 300.000 francs, à titre de sixième, septième et huitième acompte sur l'avance précitée de 1.200.000 francs;

Vu la lettre du ministre des finances en date du 8 juillet 1880,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la troisième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre IX. — *Amélioration et achèvement des ports maritimes*), un crédit de 300.000 francs, applicable à l'achèvement des travaux d'amélioration du port de Honfleur.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la chambre de commerce de Honfleur.

. . . .

(N° 601)

[22 juillet 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, un crédit de 1.725.000 francs à titre de fonds de concours versés au Trésor par le syndicat du canal de l'Est pour les travaux d'établissement de ce canal.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 24 mars 1874, qui autorise le syndicat du canal de l'Est à faire à l'État une avance de 65 millions de francs pour la construction dudit canal;

Vu les décrets en date des 1er août, 18 octobre 1874, 10 février, 12 avril, 30 juin, 5 octobre, 29 décembre 1875, 6 avril, 5 juillet, 4 décembre 1876, 11 janvier, 24 avril, 12 juillet, 18 septembre, 3 décembre 1877, 8 février, 11 mars, 13 mai, 14 juin, 6 et 21 septembre, 31 octobre, 2 décembre 1878, 6 et 24 mars, 2 juin, 10 juillet, 29 septembre, 18 décembre 1879 et 15 mai 1880, portant ouverture de crédits montant ensemble à 56.875.000 francs, pour les travaux dont il s'agit;

Vu les déclarations du trésorier-payeur général du département de la Meuse et du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé au Trésor, les 20 avril et 15 mai 1880, une somme totale de 1.725.000 francs à titre de 33e et 34e acomptes sur l'avance précitée de 65 millions de francs;

Vu la lettre du ministre des finances en date du 5 juillet 1880,

Décrète :

Art. 1er.— Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la troisième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre VIII. — *Établissement de canaux de navigation*), un crédit de 1.725.000 francs, applicable aux travaux d'établissement du canal de l'Est.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le syndicat du canal de l'Est.

. . . .

(N° 602)

[27 juillet 1880.]

Décret qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par le département du Pas-de-Calais pour l'amélioration de la Scarpe supérieure et du canal de Calais.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la loi du 14 juillet 1875, qui autorise le département du Pas-de-Calais à faire à l'État une avance montant à 2.400.000 francs, pour les travaux d'amélioration de la Scarpe supérieure et du canal de Calais;

Vu les décrets en date des 5 juillet, 22 septembre 1876, 11 janvier, 7 décembre 1877, 14 janvier, 4 septembre, 6 décembre 1878, 19 mai, 8 septembre et 3 décembre 1879, portant ouverture de crédits montant ensemble à 1.600.000 francs, pour les travaux dont il s'agit;

Vu la déclaration du trésorier-payeur général du département du Pas-de-Calais constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 26 mai 1880, une somme de 333.333f,36, à titre de nouvel acompte sur l'avance précitée de 2.400.000 francs;

Vu la lettre du ministre des finances en date du 15 juillet 1880;

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur les fonds de la troisième section du budget de l'exercice 1880 (chapitre VIII. — *Etablissement de canaux de navigation*), un crédit de 333.333f,36, applicable aux travaux d'amélioration de la Scarpe supérieure et du canal de Calais.

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par le département du Pas-de-Calais.

. . . .

(N° 603)

[27 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exécuter sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du conseil général des ponts et chaussées du 19 mai 1880;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE VERSAILLES A RENNES.

rojet de construction, à la gare de Rennes, d'un hangar à marchandises, d'un bâtiment pour le service de la gare de triage, d'une petite forge et d'un magasin pour le service de la voie, ledit projet présenté le 4 mars 1880, avec un détail estimatif montant à.	fr. 101.000

LIGNE DE PARIS A GRANVILLE.

Projet de modification des deux bifurcations de la ligne d'Argentan à Granville avec la ligne de Caen à Laval, présenté le 15 mars 1880, avec un détail estimatif montant à.	239.000

LIGNE DE ROUEN AU HAVRE.

Projet d'établissement, à la gare de Maromme, d'une communication entre la voie de débord et la voie principale descendante, présenté le 24 mars 1880, avec un détail estimatif montant à.	14.700
Total.	354.700

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront impu-

tées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 604)

[27 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie pour que les travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau pour l'agrandissement du quai des messageries, côté de Lyon, à la gare de Dijon (ligne de Paris à Lyon), soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général des mines et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 24 décembre 1879 et 19 mai 1880.

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'agrandissement du quai des Messageries, côté de Lyon, à la gare de Dijon, présenté le 18 novembre 1879, avec un détail estimatif rectifié montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à. . . . . fr 2.380

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans le projet dont il s'agit seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la conven-

tion du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 605)

[27 juillet 1880.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les projets présentés et les demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des ponts et chaussées des 24 décembre 1879 et 19 mai 1880.

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

	fr.
Projet de travaux divers à exécuter à la gare de Pont-sur-Yonne, en vue d'améliorer le service des trains impairs de marchandises, présenté le 15 avril 1880, avec un détail estimatif montant à.	17.360
Projet d'agrandissement du quai des messageries, côté de Lyon, à la gare de Dijon, présenté le 18 novembre 1879, aveec un détail estimatif rectifié montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à. .	7.140

LIGNE DE DOLE A SALINS.

Projet d'établissement de signaux électriques à cloches sur la partie de la ligne comprise entre la gare de Dôle et la limite des départe-

ments du Jura et du Doubs, présenté le 15 avril 1880, avec un détail estimatif montant à	fr. 18.500
Projet d'établissement de signaux électriques à cloches sur la partie de la ligne comprise entre la limite des départements du Jura et du Doubs et la gare d'Arc-Senans, présenté le 15 avril 1880, avec un détail estimatif montant à	1.700
Ensemble.	44.700

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 606)

[27 juillet 1880.]

Décret qui approuve diverses dépenses faites sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu les demandes présentées, les 7 mars 1879 et 3 mars 1880, par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que diverses dépenses faites sur son ancien réseau soient approuvées par décrets délibérés en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 12 de la convention du 10 août 1868 et de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle cette demande a été soumise, et notamment les rapports des inspecteurs des finances attachés à la commission de vérification des comptes de la compagnie des chemins de fer du Midi, des 9 septembre et 3 octobre 1879, 26 et 28 mai 1880.

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les dépenses faites par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne

sur son ancien réseau, conformément aux détails estimatifs produits par ladite compagnie le 3 mars 1880, savoir :

	fr. c.
Bordereau A.	763.263,16
Bordereau B (n°s 1 à 19), déduction faite de la part des dépenses des gares communes afférente au nouveau réseau.	1.313.276,48
Total.	2.076.539,64

Lesdites dépenses seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . .

(N° 607)

[27 juillet 1880.]

Décret qui approuve une dépense à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne pour l'augmentation de son matériel roulant.

Le Président de la République française,

. . . .

Vu la demande présentée, le 22 juillet 1879, par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que diverses dépenses faites et à faire pour l'augmentation de son matériel roulant soient approuvées par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment des articles 8 et 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, des 13, 20 et 30 août 1879, l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 2 septembre suivant et l'avis de la commission de vérification des comptes de la compagnie, du 14 mai 1880;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er.— Est approuvée une dépense de 2.693.88 francs à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à a Garonne, à partir du 1er janvier 1879, pour l'augmentation de on matériel roulant.

Cette dépense sera imputée sur le compte de 57 millions de fr. ouvert par l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875 pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, et sur le compte de 23 millions de francs ouvert par l'article 8 de la même convention pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront respectivement admises à chacun desdits comptes à la suite des répartitions annuelles des dépenses afférentes au matériel roulant.

. . . .

(N° 608)

[23 septembre 1880.]

Décret qui nomme M. Carnot (Sadi) *ministre des travaux publics.*

Le Président de la République française

Décrète :

Art. 1er. — M. *Carnot* (*Sadi*), député, est nommé ministre des travaux publics, en remplacement de M. *Varroy*, dont la démission est acceptée.

Art. 2. Le président du Conseil, ministre de l'instruction publique et des beaux-arts, est chargé de l'exécution du présent décret.

. . . .

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 609)

[8 janvier 1879.]

Chemins de fer. — Application des tarifs. — Erreur. — Répétition. — Fin de non-recevoir. — (Sieurs Daumas et Long.) — *L'article* 105 *du Code de commerce est inapplicable quand l'action intentée contre le voiturier est fondée, non sur une faute dans l'exécution du contrat de transport, mais sur une erreur commise dans l'application des tarifs. — La rectification de l'erreur et, par suite, la répétition de l'indû peuvent être poursuivies malgré la réception de la marchandise et le payement de la voiture par le destinataire.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Attendu que l'arrêt attaqué constate que l'action intentée par les sieurs Daumas à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée se fondait, non sur une faute dans l'exécution du contrat de transport, mais sur une erreur commise dans l'application des tarifs;

Qu'en effet les sieurs Daumas soutenaient qu'aux lieu et place du tarif général de Paris-Lyon-Méditerranée, c'était le tarif commun Paris-Lyon-Méditerranée n° 4, et Midi n° 16, applicable d'office, qui aurait dû être appliqué, ce que, d'après les affirmations de l'arrêt, la compagnie reconnaissait elle-même;

Que, dès lors, la Cour de Montpellier, en déclarant inapplicable l'article 105 du Code de commerce, malgré la réception de la marchandise et le payement du prix de la voiture, n'a fait qu'une juste application de la loi, et notamment des articles qui consacrent la répétition de l'indû;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 610)

[15 janvier 1879.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Dommages directs. — Chose jugée. — (Héritiers Cénac.) *— En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'indemnité fixée par le jury comprend nécessairement tous les dommages résultant du fait même de l'expropriation. — En conséquence, un exproprié ne peut demander ultérieurement aux tribunaux ordinaires une indemnité nouvelle pour un dommage de cette nature, dans l'espèce, l'état d'enclave d'une portion de sa propriété non atteinte par l'expropriation, sous le prétexte que cette cause de dommage aurait été inaperçue à l'époque où le jury a statué, et que le jury aurait été induit en erreur à cet égard par le fait ou la faute de l'expropriant en dehors d'un dol personnel imputable à ce dernier. — Le jugement ou l'arrêt qui, dans ces circonstances, condamne l'expropriant à payer une nouvelle somme à titre de dommages-intérêts pour réparation du dommage signalé, est entaché de violation de l'autorité de la chose jugée par la décision du jury, et de violation, par fausse application, de l'article* 1382 *du Code civil.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu les articles 1351 et 1382 du Code civil;

Attendu qu'en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique la décision du jury, seul compétent pour régler les indemnités dues aux expropriés, comprend nécessairement tous les dommages qui résultent du fait même de l'expropriation; que, dès lors, après que le jury a statué, aucune demande d'une indemnité nouvelle n'est recevable pour un dommage dont la cause, existant à l'époque où la décision a été rendue, pouvait être révélée par l'état matériel des lieux et par les documents soumis au jury;

Attendu qu'il est reconnu, en fait, par l'arrêt attaqué, que l'état d'enclave, sur lequel se fondait la demande d'une indemnité supplémentaire formée par les consorts Cénac, résultait, non de changements dans l'exécution des travaux qui ont suivi l'expropriation, mais de l'assiette du passage à niveau tel qu'il était figuré sur le plan qui a servi à l'expropriation, et qui a été soumis aux parties et au jury; qu'ainsi cette cause de dommage procédait du fait même de l'expropriation et s'est trouvée comprise dans l'indemnité fixée par le jury;

Attendu que la simple supposition, faite par l'arrêt attaqué, d'une erreur dans laquelle le jury aurait été induit par le fait et la faute de l'enclave, ne pouvait suffire pour infirmer les conséquences juridiques des constatations résultant de l'arrêt lui-même; que, d'ailleurs, l'autorité de la chose jugée qui s'attache à la décision du jury ne permet pas de revenir sur cette décision par une voie détournée, sous le prétexte que le jury aurait été induit en erreur par le fait ou la faute de l'expropriant en dehors d'un dol personnel imputable à ce dernier;

Attendu qu'en rejetant, dans ces circonstances, la fin de non-recevoir prise de la décision du jury d'expropriation et proposée par la compagnie demanderesse au pourvoi et en condamnant ladite compagnie à payer aux consorts Cénac une somme de 500 francs pour réparation du dommage résultant de l'enclave par elle occasionnée, l'arrêt attaqué a violé l'article 1351 du Code civil, faussement appliqué, et, par suite, violé l'article 1382 du même Code;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 611)

[5 février 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Responsabilité. — Avaries. — Vice de la chose. — (Sieur Azémar et consorts.) — *Le voiturier est garant des avaries survenues en cours de route, mais non de celles qui proviennent du vice propre de la chose* (*).

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre Azémar et la compagnie du Midi;

Sur le premier moyen :

Vu l'article 103 du Code de commerce;

Attendu que si, en principe, le voiturier est garant des avaries survenues en cours de route, sa responsabilité cesse lorsqu'il est établi qu'elles proviennent du vice propre de la chose;

Attendu qu'il appert des qualités du jugement attaqué que la compagnie du chemin de fer de Lyon, appelée à répondre de la vidange d'un fût de vin qui avait été remis à la compagnie du Midi le 8 août 1876, à Pézenas, à destination de Paris, et confié à son intermédiaire, invoquait une expertise faite à sa requête à l'arrivée, au refus du destinataire, le 2 septembre, de laquelle il résultait que le manquant provenait d'un vice propre de la chose par l'emploi d'une douve de mauvaise qualité dans la fabrication du fût;

Attendu que l'expéditeur alléguait, de son côté, que l'avarie du fût reçu sans réserves, et par là même réputé en bon état, était la conséquence d'un choc reçu en cours de route, faute imputable à la compagnie et à ses agents;

Attendu que dans cet état des faits le jugement, sans s'expliquer sur la valeur de l'expertise et sans relever à la charge de la compagnie transporteur aucun fait constitutif d'une faute, l'a néanmoins reconnue responsable du déchet envers l'expéditeur, sous prétexte qu'elle aurait accepté le colis sans observation ni réserve, en quoi ledit jugement a ouvertement violé la disposition finale de l'article de loi ci-dessus visé :

(*) Voir arrêt du 5 juin 1878 (sieur Beuzebosc, *Annales* 1879, p. 182).

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 612)

[11 février 1879.]

Voirie. — *Déclassement.* — (Sieur Chamonin et ville de Lille.) — *Une voie publique déclassée et vendue par la ville à un riverain devient propriété privée. Le droit de passage peut y être interdit aux autres riverains qui accédaient à leur propriété par cette voie avant le déclassement.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

En ce qui concerne la ville de Lille,

Attendu que si, sur la demande formée contre elles par le sieur Chamonin, les dames Cuvelier ont appelé en garantie la ville de Lille, celle-ci est demeurée absolument étrangère au débat principal; qu'elle n'a conclu contre les dames Cuvelier, de même que celles-ci n'ont pas conclu contre elle, que sur la demande en garantie, laquelle a été rejetée par des motifs distincts et particulièrement tirés de l'interprétation du contrat de vente intervenu entre lesdites dames Cuvelier et la ville de Lille; que le moyen unique du pourvoi s'appliquant exclusivement à la décision rendue sur la demande principale, la décision de l'arrêt relative à la garantie n'est l'objet d'aucun recours :

Par ces motifs, met la ville de Lille hors de cause;

En ce qui concerne le sieur Chamonin :

Vu l'article 691 du Code civil;

Attendu que le terrain dont il s'agit au procès est une portion d'une ancienne voie publique, dite Chaussée de Lille à Béthune; qu'après le déclassement administratif de ladite chaussée il a été vendu par la commune de Lille aux demanderesses, dont le jardin était riverain ;

Attendu que si le sieur Chamonin pouvait accéder à ce terrain, alors que faisant partie de la chaussée il était affecté à destination de voie publique, le déclassement qui a été depuis opéré l'ayant converti en une simple propriété privée, le droit du sieur Chamo-

nin d'y accéder à titre de voie publique a par là même cessé; que le sieur Chamonin, pût-il même être considéré comme propriétaire riverain de ce terrain, à raison du droit de passage qui lui permettait d'accéder à la chaussée par l'avenue du jardin Cuvelier, ne saurait, après le déclassement opéré, prétendre aucun droit réel sur ce même terrain, les propriétaires riverains eux-mêmes n'ayant aucun droit de servitude sur la voie publique; que si la mesure administrative lui portait préjudice, il devait se pourvoir à fin d'indemnité contre qui et devant qui de droit;

Attendu qu'il n'importe que les dames Cuvelier soient devenues propriétaires du terrain déclassé, par exercice du droit de préemption; que cette circonstance n'a pu avoir pour effet d'étendre le droit de passage au delà des limites déterminées par le titre qui l'a établi, et que le droit des demanderesses sur le terrain déclassé qu'elles ont acheté de la ville de Lille doit être, à l'encontre du sieur Chamonin, le même que si l'acquisition eût été faite par un propriétaire non riverain;

D'où suit que, en décidant que le sieur Chamonin a, pour accéder à la nouvelle rue Notre-Dame, un droit de passage sur la bande de terrain acquise par les dames Cuvelier de la ville de Lille, par suite du déclassement de la chaussée de Lille à Béthune, alors que, d'ailleurs, la réclamation de ce droit ne se fonde pas sur un état d'enclave, l'arrêt attaqué a violé la disposition de loi susvisée :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 613)

[11 février 1879.]

Voirie. — Chemin public impraticable. — Dommage. — (Sieur Gosse.) *— Lorsqu'un chemin public est impraticable, le voyageur qui passe sur la propriété riveraine n'est débiteur d'aucune indemnité envers le propriétaire; celui-ci n'a un droit d'action en dommages-intérêts que contre la commune.*

ARRÊT.

La Cour,

Donne défaut contre Gosse (Léonce);

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 41, titre II, de la loi des 28 septembre et 6 octobre

1791, ainsi conçu : « Tout voyageur qui déclora un champ pour se faire un passage dans sa route payera le dommage fait au propriétaire et, de plus, une amende de trois journées de travail, à moins que le juge de paix du canton ne décide que le chemin public était impraticable, et alors les dommages et frais de clôture seront à la charge de la communauté » ;

Attendu que cet article porte en principe que lorsqu'un chemin public est impraticable, il est permis aux voyageurs de passer sur les propriétés voisines, sauf l'indemnité due par la commune responsable de la dégradation du chemin public ; qu'il accorde ainsi deux droits distincts, savoir : celui de passer sur les propriétés riveraines pour quiconque est empêché de se servir d'un chemin public impraticable, et cet autre pour les propriétaires d'obtenir de la commune un dédommagement du préjudice causé à leurs terrains par ce passage ;

Attendu que la partie lésée pour laquelle la loi crée un droit de réclamation déterminé ne peut puiser dans le fait licite du passage sur son terrain une action en dommages-intérêts contre la personne qui prouve que le chemin public limitrophe était impraticable ;

Attendu qu'il résulte des constatations du jugement que le chemin est public, qu'il était impraticable, et que le passage n'a été effectué par Collier sur le terrain riverain de Gosse que par nécessité : que, dans ces circonstances de fait, en décidant que Collier ne pouvait prétendre au bénéfice de l'article 41 de la loi de 1791 vis-à-vis de Gosse et ne pouvait l'invoquer que contre la commune d'Ostreville, le jugement attaqué a méconnu le principe de la matière et ouvertement violé les dispositions de l'article susvisé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 614)

[17 février 1879.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Pourvoi. — Signification. — Domicile élu. — (Sieur Moncharville, syndic de la faillite de la Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes.) — *En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le pourvoi doit être notifié au domicile réel du défendeur. La notification faite simplement au domicile élu au cours de la procédure d'expropria-*

tion pour en faciliter l'instruction, est irrégulière et entraîne la nullité du pourvoi.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre le préfet du Nord, assigné comme défendeur et non comparant;

Sur la fin de non-recevoir proposée contre le pourvoi :

Vu les articles 30, titre IV, 1re partie, du règlement du 28 juin 1738, et 42 de la loi du 3 mai 1841, lesquels sont ainsi conçus :

Article 30, titre IV, 1re partie, du règlement de 1738. — « Dans le cas porté par l'article 28 ci-dessus, l'arrêt du Conseil, par lequel il aura été ordonné que la requête en cassation sera communiquée à la partie qui a obtenu l'arrêt du jugement en dernier ressort, sera signifié à sa personne ou domicile, et ce dans les trois mois au plus tard, à compter du jour de l'arrêt..., et, faute par le demandeur en cassation de l'avoir fait signifier dans ledit délai, il demeurera déchu de sa demande en cassation, sans qu'on puisse y avoir égard dans la suite, sous quelque prétexte que ce soit. »

Article 42 de la loi du 3 mai 1841. — « La décision du jury et l'ordonnance du magistrat directeur ne peuvent être attaquées que par la voie de recours en cassation... Le délai sera de quinze jours pour ce recours, qui sera d'ailleurs formé, notifié et jugé comme il est dit à l'article 20; il courra à partir du jour de la décision. »

Attendu que si, dans divers actes signifiés par Moncharville ès noms, soit au cours de la procédure d'expropriation, soit pour assurer l'exécution de la décision du jury, ledit Moncharville a déclaré élire domicile en l'étude de Me Boutry, avoué à Valenciennes, cette élection de domicile, en l'absence de toute mention destinée à en étendre les effets d'une manière générale, doit être restreinte à ce qui faisait l'objet des actes où elle a été insérée; que, notamment, elle n'a pu autoriser la partie adverse à notifier audit domicile élu son pourvoi en cassation ; que ce pourvoi commençant une nouvelle instance et n'étant pas suspensif de l'exécution de la décision du jury, la notification en devait être faite, conformément à la règle du droit commun, soit au domicile réel du défendeur, soit au siège social de la compagnie qu'il représentait en qualité de syndic;

Attendu, dès lors, qu'à défaut de notification valable dans le délai prescrit par la loi, le pourvoi doit être déclaré non recevable,

Par ces motifs, déclare non recevable le pourvoi formé par Roguin, etc.

(N° 615)

[25 mars 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif. — (Sieur Chailan). — *Le tarif commun d'exportation n° 1 de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée n'est applicable aux tôles ouvrées qu'autant qu'elles sont seulement préparées pour un emploi industriel; mais on ne saurait étendre le bénéfice de ce tarif à des objets en tôle auxquels leur forme a fait attribuer une dénomination spéciale et qui se trouvent classés à part dans le tarif général.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen pris de la violation de l'article 105 du Code de commerce et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu qu'il ne résulte pas du jugement attaqué que le moyen tiré de la réception de la marchandise et du payement du prix de transport ait été proposé devant le tribunal ou apprécié par lui ; qu'il est donc nouveau et que la compagnie demanderesse ne saurait, en conséquence, se faire un grief de ce que le jugement dénoncé ne contient pas de motifs sur ce point; d'où il suit qu'il n'a violé aucun des articles de loi ci-dessus visés,

Rejette ce moyen;

Mais sur le moyen tiré de la violation du tarif général de la compagnie demanderesse et la fausse application de son tarif commun d'exportation Paris-Lyon-Méditerranée n° 1 :

Vu la nomenclature de ce tarif comprenant « *les tôles* » ;

Attendu que si les tôles, même ouvrées, mais préparées seulement pour un emploi industriel, sont comprises dans le tarif commun d'exportation n° 1 de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, on ne saurait étendre le bénéfice de ce tarif à des objets en tôle auxquels leur forme a fait attribuer une dénomination spéciale et qui se trouvent classés à part dans le tarif général; que tels sont notamment les tuyaux et la chaudronnerie en tôle, qui, nommément désignés dans ce dernier tarif, ne figurent pas dans le tarif commun d'exportation n° 1 ;

Attendu, en fait, que parmi les tôles mentionnées dans les déclarations de la maison Cail, et composant avec d'autres marchan-

dises les diverses expéditions visées dans l'exploit d'ajournement, se trouvaient expressément spécifiés « *des tuyaux et de la chaudronnerie en tôle* » ;

Que le jugement attaqué ayant détaxé les tôles transportées sans aucune distinction entre elles, son texte ne permet pas de savoir pour quel chiffre ont été comprises dans cette détaxe unique les tôles proprement dites et celles qui, façonnées en tuyaux ou en ustensiles de chaudronnerie, ne sont pas régies par le tarif commun d'exportation ; que le jugement doit donc être annulé dans son entier :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le moyen tiré de ce que le tarif commun d'exportation aurait été appliqué à des expéditions pour lesquelles les déclarations n'indiquaient pas de destination étrangère,

Casse, etc.

(N° 616)

[26 mars 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Lettre d'avis. — (Sieur Ducardon). — *Les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues de prévenir les destinataires, par une lettre d'avis, de l'arrivée en gare des marchandises : l'envoi de la lettre d'avis n'est qu'une condition de l'accomplissement de laquelle dépend l'ouverture au profit des compagnies des droits de magasinage* (*).

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre Ducardon, qui n'a pas signifié de mémoire en défense ;

Sur la première branche du moyen :

Vu l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, ainsi conçu : « Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires dès le jour qui suivra leur arrivée effective en gare » ;

Attendu que l'article 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1876, en imposant aux compagnies de chemins de fer l'obligation de

---

(*) Voir arrêt du 27 août 1878 (sieur Bernady, *Annales* 1879, p. 909) et la note.

mettre les expéditions à la disposition des destinataires dès le jour qui suit leur arrivée effective en gare, ne leur a pas imposé, de plus, l'obligation de prévenir les destinataires, par une lettre d'avis, de l'arrivée desdites expéditions ou marchandises; qu'il les a seulement obligées à être en mesure de délivrer ces expéditions, quand, dans le jour qui suit leur arrivée, les destinataires se présentent pour en prendre livraison;

Attendu que, par l'article 1er de l'arrêté ministériel du 12 janvier 1872, l'envoi de la lettre d'avis n'est imposé aux compagnies que comme une condition de l'accomplissement de laquelle dépend l'ouverture, à leur profit, des droits de magasinage; qu'ainsi l'envoi de la lettre d'avis, qui n'est pas prescrit dans l'intérêt du destinataire, mais dans celui des compagnies, est purement facultatif pour celles-ci;

Qu'il suit de là que le jugement attaqué, en mettant à la charge de ladite compagnie un dommage qui, dans le cas particulier, ne lui incombait pas, en se fondant sur ce qu'elle n'aurait pas avisé en temps utile le destinataire de l'arrivée de la marchandise, a formellement violé l'article 10 de l'arrêté ministériel susvisé;

Sur la deuxième branche du moyen :

Vu l'article 1382 du Code civil;

Attendu que le jugement attaqué n'a point constaté, en fait, que la vente des marchandises refusées, quoique faite sans autorisation, ait causé au propriétaire de ces marchandises un préjudice quelconque;

D'où il suit que le jugement attaqué a violé, par fausse application, l'article 1382 précité :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 617)

[31 mars 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Retard. — (Sieur Nicolet.) — *La remise des marchandises à une compagnie de transport est le point de départ des délais réglementaires de transport et de livraison; dès lors le jugement qui condamne la compagnie à des dommages-intérêts pour retard dans le transport et la livraison est nul s'il ne constate pas l'heure de cette remise* (*).

(*) Voir arrêt du 27 mai 1878 (sieur Rabaudy, *Annales* 1879, p. 179).

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre le sieur Nicolet;

Sur le moyen unique :

Vu l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866;

Attendu que le tribunal de commerce de Nice a condamné la compagnie de Lyon à des dommages-intérêts pour retard dans le transport et la livraison des marchandises, viande, expédiées au sieur Nicolet, sans constater l'heure de la remise à la compagnie de ses colis à transporter par grande vitesse;

Qu'aux termes de l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, l'heure de la remise à la compagnie étant le point de départ des délais réglementaires de transport et de livraison, l'omission signalée dans le jugement attaqué ne permet pas de reconnaître si, en effet, la compagnie de Lyon a négligé de se conformer aux délais réglementaires, s'il a été fait à la cause une juste application de la loi;

Qu'à défaut de cette constatation le jugement attaqué manque de base légale, et qu'il a, par suite, violé l'article 2 de l'arrêté ministériel ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 618)

[8 avril 1879.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité alternative. — (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.) — *Est nulle la décision du jury d'expropriation qui, ayant à statuer sur une demande d'indemnité alternative, n'accorde qu'une seule indemnité.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur l'unique moyen du pourvoi :

Vu l'article 38, § 3, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que, s'il résulte des conclusions prises devant le jury et du procès-verbal qui les contient que la compagnie des chemins de fer de l'Ouest offrait aux consorts Burdelot de faire cesser, au moyen d'un passage, l'enclave des terrains que l'expropriation

leur avait laissés, il n'en ressort pas suffisamment que les parties, d'accord en principe, se soient entendues sur le mode et les conditions de cette servitude;

Attendu que les consorts Burdelot, répondant à cette offre de la compagnie, demandaient, indépendamment d'une indemnité pour la valeur de leur terrain, une indemnité supplémentaire et alternative, savoir : une indemnité de 800 francs pour le cas où la compagnie expropriante s'engagerait à créer à leur profit un passage clos par des barrières mobiles placées et entretenues à frais communs, et une indemnité de 1.500 francs pour le cas où ce passage ne leur serait pas fourni dans les conditions ainsi déterminées;

Attendu que la compagnie expropriante a persisté dans l'offre faite par elle de fournir un passage aux expropriés et a obtenu qu'il lui en fût donné acte, sans s'expliquer sur les conditions auxquelles elle entendait que ce passage serait établi;

Attendu que le jury ayant accordé une somme unique pour la valeur du terrain exproprié et pour toute indemnité, il est impossible de savoir à quelle hypothèse s'applique cette allocation en ce qui concerne l'enclave;

D'où il suit que la décision attaquée, n'étant ni claire ni précise, ne satisfait pas au vœu de la loi et viole l'article ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 619)

[9 avril 1879.]

Chemins de *fer. — Transport de marchandises. — Commissionnaire. — Voituriers successifs. — Obligations directes. — Chose jugée. — Défendeurs différents.* — Compagnie du chemin de fer du Nord et les sieurs Van Gendt et Cie.) — *Lorsqu'un commissionnaire s'est engagé envers un expéditeur à faire parvenir certains objets dans un lieu déterminé, par un ou plusieurs voituriers, sans avoir besoin de contracter particulièrement avec ceux-ci, liés à son égard par des conventions antérieures, chacun de ceux qui ont pris part au transport est obligé au même titre envers l'expéditeur et le destinataire. Dès lors, ces derniers ne sont point dans la nécessité de s'adresser au commissionnaire avec qui ils ont personnellement*

traité. — Le jugement par lequel un tribunal français s'est déclaré incompétent à raison de ce que le débat porté devant lui s'agitait entre des parties appartenant à une nation étrangère, ne peut être invoqué comme repoussant, par l'autorité de la chose jugée, une nouvelle demande, si celle-ci, quoique introduite par le même demandeur, contre le même défendeur, est en même temps dirigée contre un autre défendeur, de nationalité française, qu'on prétend être obligé au même titre que le premier. En pareil cas, on ne saurait dire que les parties soient les mêmes dans le second procès que dans le premier.

ARRÊT

La Cour,

. . . .

Après en avoir délibéré en la chambre du conseil;

Sur le premier moyen de cassation :

Vu l'article 101 du Code de commerce ;

Attendu qu'il était soutenu par Oukelinx et qu'il n'est pas dénié par l'arrêt dénoncé que, le 31 août 1871, Oukelinx a remis à Van Gendt et Cie un certain nombre de colis pour les faire transporter de Liège à Paris, où ils étaient livrables audit Oukelinx, en gare de la Chapelle-Paris, par la compagnie du chemin de fer du Nord;

Attendu que, dans cet état des faits, il ne s'agissait pas de deux ou plusieurs contrats successifs, intervenus d'abord entre un expéditeur et un commissionnaire de transports, puis entre celui-ci et des commissionnaires intermédiaires, mais bien d'un contrat unique, lié par une seule et même lettre de voiture entre un expéditeur, d'une part, et, de l'autre, un commissionnaire et divers voituriers, tous d'accord, en vertu de leurs conventions antérieures, pour opérer le transport dont il s'agit ; que chacun d'eux, et notamment la compagnie du chemin de fer du Nord, était donc obligé au même titre envers l'expéditeur et le destinaire, qu'en décidant le contraire, sous prétexte qu'Oukelinx n'aurait rien confié à la compagnie prénommée, l'arrêt attaqué a violé l'article 101 du Code de commerce ;

Sur le deuxième moyen :

Vu l'article 1351 du Code civil ;

Attendu que, par jugement du 24 septembre 1872, confirmé en appel par un arrêt aujourd'hui passé en force de chose jugée, le tribunal de commerce de la Seine s'était déclaré incompétent pour statuer sur une action dirigée par Oukelinx contre Van Gendt et Cie, par la raison, que ni l'une ni l'autre des parties n'était de nationalité française ;

Attendu que la nouvelle action intentée par Oukelinx devant le même tribunal, le 14 novembre 1874, en supposant qu'elle eût le même objet que la précédente et qu'elle fût fondée sur la même cause, en différait au moins par cette circonstance que Van Gendt et Cie n'étaient plus seuls défendeurs ; que le demandeur avait en même temps assigné, comme obligée conjointement et au même titre que Van Gendt et Cie, la compagnie du chemin de fer du Nord ; que la présence de ce nouveau défendeur, de nationalité française, ne permettait pas de considérer la demande comme formée entre les mêmes personnes qu'en 1872 ; que, dès lors, en repoussant l'action de Louis Oukelinx par l'autorité de la chose jugée à cette dernière époque, l'arrêt dénoncé a méconnu l'article du Code civil ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 620)

[9 avril 1879.]

Chemin de fer. — Transport de marchandises. — Remise. — Destinataire. — (Compagnie du chemin de fer du Nord et les sieurs Van Gendt et Cie.) — *Le commissionnaire et le voiturier ne peuvent être obligés de remettre la marchandise par eux transportée à d'autres que le destinataire nommé en la lettre de voiture, et par conséquent de débattre avec d'autres que lui les conditions de cette remise. — Et cela, quand même celui qui réclame l'exécution du contrat de transport se dirait propriétaire des marchandises et destinataire véritable.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Après en avoir régulièrement délibéré en la chambre du conseil;

Sur le premier moyen de cassation, pris de la violation de l'article 101 du Code de commerce :

Attendu que le propriétaire d'une chose mobilière peut sans doute la revendiquer contre toute personne qui ne l'a pas acquise à juste titre, notamment contre le voiturier qui l'a reçue d'un tiers pour la transporter d'un lieu à un autre; mais que tel n'est pas le genre d'action que Hamard avait introduit contre les défendeurs au pourvoi ; qu'il arguait contre eux d'un contrat de transport et se plaignait qu'ils l'eussent mal exécuté ; qu'il invo-

quait à cet effet, non pas la qualité d'expéditeur ni celle de destinataire que lui refusait la lettre de voiture, mais uniquement celle de propriétaire de choses transportées ;

Attendu que le commissionnaire et le voiturier, liés par les énonciations de la lette de voiture, qui, d'après l'article 101 du Code de commerce, forme contrat entre eux et l'expéditeur, ne peuvent être obligés de remettre la marchandise à d'autres que le destinataire nommé en ladite lettre et, par conséquent, de débattre avec d'autres que lui les conditions de cette remise ; que vainement un tiers viendrait-il se déclarer propriétaire et destinataire véritable des objets transportés ; que le commissionnaire et le voiturier n'ont pas à juger une telle prétention ; qu'ils ne sauraient y faire droit en dehors du concours qu'y prêteraient les parties avec lesquelles ils ont contracté ; mais que ce concours n'a point eu lieu dans l'instance visée par le présent moyen de cassation, puisque Hamard y a constamment agi seul et sans la participation d'Oukelinx, seul désigné par la lettre de voiture comme expéditeur et destinataire ; qu'en déclarant dans ces circonstances, sur l'appel du jugement du 23 octobre 1874, et par confirmation dudit jugement, Hamard non recevable dans son action contre le défendeur, l'arrêt attaqué a sainement appliqué l'article 101 du Code de commerce;

Sur le deuxième moyen, pris de la fausse application de l'article 1351 du Code civil :

Attendu que le demandeur ayant, dans son mémoire en réplique, expressément renoncé à ce moyen, il n'y a lieu de l'examiner;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 621)

[20 mai 1879.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Dommages directs. — Indemnité. — Fixation éventuelle. — Renvoi. — Indemnités distinctes. — Complexité. — [Commune de Pleudihen (Côtes-du-Nord.)] — *Il appartient au jury de fixer l'indemnité représentative des dommages qui sont la conséquence directe et nécessaire d'une expropriation opérée en vue de travaux d'utilité publique* (*). —

(*) Voir arrêt du 31 juillet 1876 (sieur Fontaneau, *Annales* 1877, p. 931).

Lorsque des litiges sur le fond du droit ou des difficultés étrangères à la fixation de l'indemnité sont soulevés devant le jury d'expropriation, les parties doivent être invitées à se pourvoir devant qui de droit pour la solution de ces difficultés, et le jury doit fixer éventuellement l'indemnité, sous la réserve de la décision à intervenir. — Plusieurs indemnités distinctes doivent être fixées lorsque les dommages prétendus dépendent de plusieurs droits contestés au sujet desquels des solutions différentes peuvent intervenir (*).

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vidant son délibéré et donnant défaut contre la commune défenderesse, laquelle n'a pas comparu ;

Sur le premier moyen du pourvoi considéré dans ses deux branches :

Attendu que, si les conseils de préfecture sont généralement appelés à régler les indemnités pour les dommages résultant de l'exécution de travaux publics, il en est autrement quand ces dommages sont la conséquence directe et nécessaire d'une expropriation opérée en vue de travaux d'utilité publique : que, dans ce cas, il appartient au jury, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la loi spéciale à la matière, de fixer l'indemnité représentative de tout le préjudice causé par l'expropriation ;

Attendu, dans la cause, que la commune de Pleudihen, expropriée pour cause d'utilité publique, à raison de divers chemins publics déviés, détournés ou modifiés avec allongement de parcours ou changement de profils, a demandé devant le jury qu'à défaut par la compagnie expropriante d'exécuter sur lesdits chemins certains travaux déterminés, il lui fût alloué une indemnité de 10.000 francs à payer par la compagnie ; qu'il résulte des documents de la procédure, particulièrement des conclusions prises par la commune devant le jury, que sa demande d'indemnité était fondée sur les emprises, occupations ou changements pratiqués sur les chemins dont il s'agit, et se rattachant directement à l'expropriation ; qu'ainsi le jury était compétemment saisi de la fixation du montant de l'indemnité réclamée, sauf, en cas de litige soulevé sur le fond du droit, à renvoyer devant les juges compétents pour en connaître,

Rejette le premier moyen ;

(*) Cf. arrêt du 2 janvier 1877 (dame Barthez. *Annales* 1877, p. 949.)

Mais, sur le second moyen du pourvoi, pris dans ses deux branches :

Vu les articles 39, § 4, et 38, § 3, de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que la compagnie expropriante, contestant en principe le droit prétendu par la commune, avait conclu devant le jury à ce qu'il fût dit n'y avoir lieu d'allouer aucune indemnité à raison de chemins déviés ou de travaux à exécuter sur ces chemins; que ce litige portant sur le fond du droit devait, conformément à la prescription de l'article 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841, entraîner le renvoi des parties à se pourvoir devant le jury devait se borner à fixer une indemnité éventuelle, dont l'attribution définitive à là commune aurait été subordonnée à la décision à intervenir de la part de l'autorité compétente ;

Attendu cependant que l'indemnité de 1.500 francs portée au § 2 de la décision du jury pour le chemin de la Croix-Raoul au Pont-de-Cieux, a été fixée d'une manière définitive comme devant être payée par la compagnie, sans aucune réserve de la décision à intervenir sur le litige qu'il n'appartient pas au jury de trancher directement ou indirectement; que, sous ce premier rapport la décision du jury a violé l'article 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu, en outre, que l'indemnité de 2.500 francs portée au § 3 de la décision du jury comme pouvant être éventuellement due à la commune pour le reste des chemins déviés, a été fixée en un seul chiffre, sans division entre les chemins dont il s'agit; d'où il suit que la décision à intervenir de la part des juges compétents sur le fond du droit pouvant n'être pas la même à l'égard des différents chemins et des travaux de nature diverse relatifs à chacun d'eux, la fixation de l'indemnité en cette partie n'est pas, ainsi que la loi l'exige, claire, précise, définitive et de nature à ne donner lieu à aucune contestation ultérieure; que, sous le second rapport, la décision attaquée ne s'est pas conformée à la prescription de l'article 38, § 3 , de la loi du 3 mai 1841 :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 622)

[16 juin 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Responsabilité. — (Sieurs Ravillat et Werlein frères.) — *La fin de non-recevoir établie au profit du voiturier par l'article* 105 *du Code de*

commerce est applicable, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les avaries occultes et les avaries apparentes dont aurait souffert la marchandise (*). — *Il n'importe pas davantage que le payement du prix de la voiture ait précédé la livraison de la marchandise, si cette livraison a eu lieu néanmoins dans des conditions qui permettaient au destinataire de vérifier l'état de la marchandise en présence du voiturier.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre les défendeurs et statuant sur l'unique moyen de cassation :

Vu l'article 105 du Code de commerce;

Attendu qu'il n'est pas nié par le jugement attaqué que la caisse, objet du procès, a été enlevée de la gare de Nice et portée au domicile de Ravillat, par son mandataire, sans protestation ni réserve de ce dernier, et après payement de la voiture;

Attendu que, aux termes de l'article de loi précité, le concours de ces deux circonstances éteignait toute action contre le voiturier; qu'il importe peu que la compagnie demanderesse ait exigé le payement du prix de transport avant la livraison effective de la marchandise, puisque cette livraison a eu lieu dans la gare même et qu'il n'est pas allégué qu'aucun obstacle ait été mis à ce que le destinataire vérifiât, à ce moment, l'état de la marchandise et élevât toute protestation qu'il jugerait convenable; que, de même, il importe peu que l'avarie de l'espèce ne fût pas apparente, puisque la loi est générale et ne fait pas de distinction eutre les avaries apparentes et les avaries occultes;

Attendu que, en rejetant par les motifs qui précèdent l'exception qu'opposait la compagnie demanderesse à l'action dirigée contre elle, le jugement attaqué a violé l'article de loi ci-dessus visé,

Casse, etc.

(*) Voir arrêt du 5 juin 1878 (sieur Beuzebosc, *Annales* 1879, p. 182).

(N° 623)

[16 juin 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Délais réglementaires. — Conventions nouvelles. — (Sieur Venturi Pompilio.) — *Si les délais réglementaires sont obligatoires pour les expéditeurs et pour les compagnies de chemins de fer, nonobstant toute convention contraire expresse ou tacite, cela n'est vrai que pour le calcul des délais afférents à un seul et unique contrat de transport, recevant son exécution complète, mais reste sans application, quand, par suite d'un accord licite intervenu entre les parties, sous l'empire de circonstances nouvelles, un nouveau contrat de transport a été substitué au contrat primitif dont toutes les conséquences ont été définitivement réglées* (*).

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique, tiré de la violation des articles 49, 50 du cahier des charges de la compagnie exposante et de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 :

Attendu qu'il résulte en fait, de l'arrêt attaqué, que cent et un porcs remis en gare à Modane, le 19 décembre 1877, et devant être transportés par petite vitesse de Modane à Lyon, par la ligne de Chambéry-Culoz, ont été transportés en grande vitesse de Montmélian à Lyon, par la ligne de Grenoble, et livrés au destinataire Venturi Pompilio, le 21 décembre à 11 heures 30 minutes du matin ;

Attendu que ce changement de direction et de vitesse a été le résultat, d'après l'arrêt attaqué, d'une convention nouvelle passée entre l'expéditeur et la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, le 20 décembre à Montmélian, à 7 heures 30 minutes du matin ;

Attendu que vainement ladite compagnie prétend que, pour le calcul du délai définitif dans lequel la livraison devait être faite à Lyon, elle a droit à la somme totale des délais de petite vitesse de Modane à Montmélian, ajoutée à celle des délais de grande vitesse de Montmélian à Lyon, ce qui lui donnait jusqu'au 22 décembre et

---

(*) Voir arrêt du 1er décembre 1874, (Sr Lherme, *Ann.* 1876, p. 553).

qu'elle n'a ni dérogé ni pu déroger au droit lui appartenant de se prévaloir des delais réglementaires;

Que si les délais réglementaires sont obligatoires pour les expéditeurs et les compagnies, nonobstant toute convention contraire, expresse ou tacite, cela n'est vrai que pour le calcul desdits délais afférents à un seul et unique contrat de transport recevant son exécution complète, mais reste sans application quand, par suite d'un accord licite intervenu entre les parties sous l'empire de circonstances nouvelles, un nouveau contrat de transport a été substitué au contrat primitif, dont toutes les conséquences ont été définitivement réglées; que, dans ce cas, la compagnie de chemins de fer contracte l'obligation d'observer les délais afférents au nouveau contrat de transport, tels qu'ils sont fixés par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866; d'où il suit que la cour d'appel de Lyon, en constatant que la livraison des porcs aurait dû être faite à Lyon, le 21 décembre à 9 heures du matin au lieu de 11 heures 30 minutes et en condamnant la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à payer à Venturi Pompilio la somme de 887 francs à raison du préjudice à lui causé par ce retard, loin de violer les articles visés au pourvoi, en a fait une saine application :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 624)

[17 juin 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Responsabilité. — (Sieur Seilhan.) — *La disposition de l'article* 105 *du Code de commerce, qui déclare toute action contre le voiturier éteinte par la réception des objets transportés et le payement du prix de la voiture est générale. Elle ne comporte aucune distinction entre le cas d'une avarie apparente ou simplememt intérieure et occulte* (*).

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu l'articl 105 du Code de commerce;

Attendu que cette disposition de la loi est générale et ne com-

---

(*) Voir arrêt du 5 juin 1878 sieur Beuzebosc, *Annales* 1879, p, 182).

porte aucune distinction entre le cas où l'avarie de la marchandise transportée serait apparente et le cas où elle serait intérieure et occulte;

Attendu néanmoins que, pour écarter la fin de non-recevoir tirée de l'article ci-dessus visé, le jugement attaqué, sans relever d'ailleurs aucun fait de fraude ou d'infidélité à la charge de la compagnie demanderesse, ni aucun cas de force majeure qui ait empêché le destinataire de vérifier l'intérieur du colis avant d'en prendre livraison et de payer les frais du transport, s'est uniquement fondé sur ce que l'avarie, objet de la demande en dommages-intérêts, était intérieure et ne se révélait au dehors par aucun signe apparent;

Qu'en jugeant ainsi le tribunal de commerce de Nice a violé ouvertement l'article de loi ci-dessus visé :

Par ces motifs, et donnant défaut contre Seilhan,

Casse, etc.

(N° 625)

[17 juin 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Responsabilité. — (Sieur Desseignet.) — *Le destinataire qui a reçu la marchandise et qui a soldé le prix du transport a perdu toute action contre le voiturier, quand même la constatation des manquants aurait été faite avant l'entrée des marchandises en magasin.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu l'article 105 du Code de commerce;

Attendu que les seules conditions auxquelles cet article subordonne la déchéance qu'il prononce sont : la réception de la marchandise et le payement du prix de transport;

Attendu qu'il est constant, en fait, que les marchandises expédiées de Philippeville à Constantine par chemin de fer, à l'adresse de Desseignet et livrables à domicile, ont été livrées par le représentant de la compagnie demanderesse à Desseignet, à son domicile, et que celui-ci, après avoir reçu lesdites marchandises, a payé sans réserves le prix du transport; que Desseignet avait donc perdu par là toute action contre la compagnie qui avait effectué le

transport, à raison des manquants qu'il aurait ultérieurement reconnus; que cependant son action a été reçue par le jugement attaqué, sous prétexte que la constatation des manquants aurait été faite avant l'entrée de la caisse en magasin;

Attendu qu'en jugeant ainsi le tribunal de commerce de Constantine a fait dépendre la déchéance prononcée par l'article 105 d'une condition qui n'est exigée par aucune loi et qu'en refusant, par suite, d'appliquer cette déchéance, il a violé ledit article:

Par ces motifs, donnant défaut contre Desseignet, non comparant,

Casse, etc.

(N° 626)

[1er juillet 1879.]

Voirie. — Mitoyenneté. — (Sieur Vigé.) — *La ville qui achète et démolit une maison sujette, par suite d'une ordonnance et d'un plan d'alignement, à reculement pour l'élargissement d'une rue, d'un côté, et d'une rue prolongement d'une route nationale, de l'autre, conserve la copropriété d'un mur mitoyen qui sépare cette maison d'une maison sujette comme elle à reculement, et le propriétaire de cette dernière maison ne peut pratiquer des ouvertures dans ce mur mitoyen, alors même qu'il y aurait été autorisé par le préfet du département.*

NOTICE.

La ville de Toulouse avait, pour élargir la rue de Metz, acheté et démoli la maison d'un sieur Gèze, formant l'angle de cette rue avec la rue Peyrolière, prolongement d'une route nationale; cette maison était voisine de la maison du sieur Vigé, et la ville devenait ainsi copropriétaire du mur mitoyen qui les séparait. D'après le plan d'alignement de la ville, elles étaient toutes deux sujettes à reculement, la maison Gèze pour l'élargissement de l'une et l'autre rue, la maison Vigé pour celui de la rue Peyrolière seulement.

Une fois que la maison Gèze fut démolie et que le mur mitoyen fut mis à découvert d'un côté, Vigé demanda au préfet du département et obtint l'autorisation d'y ouvrir une porte.

La ville de Toulouse assigna Vigé devant le tribunal civil, pour y voir dire qu'il fermerait l'ouverture qu'il venait de pratiquer. Le tribunal accueillit sa demande, et, sur son appel, la cour de

Toulouse confirma le jugement qui l'avait condamné à fermer la porte qu'il avait ainsi ouverte dans le mur mitoyen.

Il se pourvut en cassation et invoqua, à l'appui de son pourvoi, un moyen unique, tiré de la violation des articles 675, 703 du Code civil; 2, section III, de la loi du 22 décembre 1789; 15, titre II, de la loi du 24 août 1790; 18, titre II, de la loi du 22 juillet 1791; 49, 50 et 52 de la loi du 16 septembre 1807.

Sur ce pourvoi, admis par la chambre des requêtes, la chambre civile a rendu l'arrêt qui suit :

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique, invoqué à l'appui du pourvoi :

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que la ville de Toulouse a acheté la maison Gèze formant l'angle de la rue de Metz avec la rue Peyrolière et sujette à reculement, en vertu du plan d'alignement;

Que, par suite de cette acquisition, la ville de Toulouse est devenue copropriétaire du mur mitoyen qui séparait cette maison de celle de Vigé;

Que ce mur mitoyen, bien que sujet lui-même a reculement, n'étant point encore incorporé à la voie publique, la copropriété de ce mur continue à faire partie du domaine privé de la commune;

Que, d'autre part, la ville de Toulouse a intérêt à s'opposer à ce que Vigé ouvre une porte dans ce mur;

Attendu qu'en condamnant dans ces circonstances, Vigé à fermer l'ouverture qu'il a pratiqué dans ce mur, l'arrêt attaqué, loin de violer la loi, en a fait une juste application :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 627)

[2 juillet 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Perception indue. — Responsabilité. — Transport de marchandises. — Perception indue. — Intérêts. — (Sieur Deler.) *— La compagnie qui a reçu les marchandises des commissionnaires de transports antérieurs et en a opéré livraison est tenue de la restitution de ce qui a été indûment*

payé sur le prix de transport. — Lorsqu'un voiturier de bonne foi est condamné à payer une somme indûment perçue, il ne doit les intérêts de cette somme qu'à compter du jour de la demande et non de celui de la réception du prix.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur la première branche du moyen de cassation ;

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué qu'il n'y a eu qu'un seul contrat de transports par lequel la compagnie des chemins de fer autrichiens s'est engagée à faire parvenir à Deler, négociant à Villeneuve-sur-Lot, les marchandises expédiées par Kalnoki de la gare de Pesth ; que Fischer n'a été qu'un agent chargé par ladite compagnie d'opérer, à Genève, le transbordement de ces marchandises des chemins de fer d'Autriche aux chemins de fer français, et que les compagnies de Lyon et d'Orléans ne sont que des commissionnaires intermédiaires, qui ont pris la suite de l'exécution du contrat de transport formé à Pesth entre l'expéditeur et la compagnie autrichienne ;

Attendu qu'en demandant au destinataire le prix intégral de transport de Pesth à Villeneuve la compagnie d'Orléans, dernier commissionnaire, agissait comme étant aux droits des commissionnaires autrichiens ; qu'elle était, en conséquence, passible de toutes les exceptions qui auraient pu être opposées à chacun d'eux ; que Deler, s'il avait reconnu alors l'erreur de taxe commise à son préjudice, aurait eu le droit d'exiger que la compagnie d'Orléans réduisît sa demande au taux des tarifs, sauf à faire supporter cette réduction à celui des précédents commissionnaires qui avait trop perçu ; qu'il peut, par la même raison, demander à cette compagnie la restitution de ce qu'il lui a indûment payé, sauf le recours qu'elle sera en droit d'exercer contre celui des commissionnaires antérieurs auquel l'erreur est imputable ;

Attendu, en conséquence, que l'arrêt attaqué a pu, sans violer aucun des articles invoqués par le pourvoi, condamner la compagnie de Lyon, qui a pris fait et cause de la compagnie d'Orléans, à restituer à Deler la somme qu'il a indûment payée à cette dernière compagnie, en réservant à la demanderesse son recours contre les autres transporteurs,

Rejette la première branche du moyen de cassation ;

Mais sur la deuxième branche du même moyen :

Vu les articles 1153 et 1378 du Code civil ;

Attendu qu'il résulte de la combinaison de ces deux dispositions que celui qui est condamné à restituer une somme indûment reçue ne doit les intérêts de cette somme que du jour de la demande, à moins qu'il ne l'ait reçue de mauvaise foi ;

Attendu néanmoins que l'arrêt attaqué, sans déclarer qu'il y ait eu mauvaise foi, de la part de la compagnie autrichienne qui a fait les perceptions excessives, soit de la part de la compagnie d'Orléans qui a reçu de Deler le prix du transport et, tout en reconnaissant la bonne foi de la demanderesse, confirme la décision du tribunal de Villeneuve-sur-Lot, qui a condamné cette dernière à restituer la somme principale de 2.041f,95 indûment reçue de Deler, *avec intérêts légitimes du jour où le payement du transport a été effectué par celui-ci, ou, quoi que ce soit, depuis le* 1er *décembre* 1873, bien que la demande en restitution n'ait été formée par Deler que le 16 juin 1875 ;

Attendu, en conséquence, que la cour d'appel d'Agen, en maintenant au 1er décembre 1873 le point de départ des intérêts accordés à Deler, a faussement appliqué l'article 1378 du Code civil et violé l'article 1153 du même code :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 628)

[2 juillet 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Réception et payement du prix de transport. — Fin de non-recevoir. — Faute. — (Sieur Martin.) — *Aux termes de l'article* 105 *du Code de commerce, la réception des objets transportés et le payement du prix de voiture éteignent toute action contre le voiturier alors même que le destinataire excipe d'une fausse direction, c'est-à-dire d'une faute commise* (*).

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre César Martin ;

Sur le premier moyen :

Vu l'article 105 du Code de commerce ;

(*) Voir arrêt du 8 mai 1878 (sieur Jacquier, *Annales* 1879, p. 109).

Attendu que des constatations du jugement attaqué il résulte que le sieur César Martin a fait expédier de Tarbes à Annecy, à l'adresse de Fréréjean, Roux et Cie, maîtres de forges, trois wagons de mitraille d'acier, les 12, 13 et 14 octobre 1876, en les remettant en gare à la compagnie du Midi et demandant le tarif le plus réduit;

Attendu que les destinataires ont reçu les marchandises et payé sans protestation ni réserve le prix du transport réglé d'après la direction réellement suivie;

Attendu que l'action en répétition de partie du prix payé, formée en avril 1877, par l'expéditeur Martin, n'a pas pour objet la rectification et la réparation d'une simple erreur de calcul intervenue dans l'application des tarifs, mais se fonde sur une faute qui aurait été commise dans le mode même d'exécution du contrat de transport, à savoir une fausse direction donnée à la marchandise ayant entraîné un parcours plus long et une augmentation de prix;

Que la compagnie était par conséquent admissible à se prévaloir de l'exception édictée par la disposition générale de l'article 105 du Code de commerce;

D'où suit qu'en repoussant cette exception comme inapplicable, par le motif qu'il fallait considérer le transport avec un plus long parcours comme étant le résultat d'une erreur, le jugement attaqué a expressément violé ledit article 105:

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen subsidiaire,

Casse, etc.

(N° 629)

[2 juillet 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Livraison. — Délais. — (Dame veuve Moulié et consorts.) — *Le destinataire ne peut se plaindre d'un retard causé par une erreur de direction, lorsque la marchandise lui est livrée dans le délai réglementaire.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre la dame veuve Moulié, la dame veuve Pierre Nadal et ledit sieur Nadal, ès noms et qualités qu'ils agissent;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu les articles 6, 10 et 11 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866;

Attendu que les animaux, objet du litige, ont été remis par Moulié le 7 octobre 1876, à la gare de Marmande, pour être transportés par petite vitesse, en gare à Bordeaux, à l'adresse de l'expéditeur;

Qu'aux termes des articles ci-dessus visés la compagnie avait la journée du 8 pour l'expédition, celle du 9 pour le transport, et pour la livraison la journée du 10 octobre, pendant laquelle, suivant le jugement attaqué, les animaux ont été mis à la disposition de Moulié;

Attendu néanmoins que, pour motiver la condamnation à des dommages-intérêts prononcée contre la compagnie, le tribunal de commerce de Bordeaux s'est fondé sur ce que les animaux, remis le 7 octobre, à 9 heures du matin à Marmande, ayant été expédiés de cette gare le même jour, devaient arriver à Bordeaux le lendemain 8, et que c'est par suite d'une fausse direction donnée à cette marchandise par les agents de la compagnie que la livraison n'a pu avoir lieu que le 10;

Mais attendu, d'une part, que le fait d'avoir expédié les animaux par un train non obligatoire pour elle n'a pu priver la compagnie du droit de se prévaloir des délais déterminés en termes absolus par les arrêtés ministériels ayant force obligatoire; et que, d'autre part, il résulte des constatations du jugement attaqué que la fausse direction donnée à la marchandise n'en a pas empêché la livraison à Bordeaux dans le délai réglementaire;

D'où il suit qu'en cet état des faits le tribunal de commerce de Bordeaux, en condamnant la compagnie du Midi à des dommages-intérêts, a violé les articles ci-dessus visés:

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 630)

[28 juillet 1879.]

Expropriation pour utilité publique — Magistrat directeur. — Excès de pouvoir. — Plus-value. — Excès de pouvoir. — Dommage éventuel. — Indemnité additionnelle. — (Sieur Galonnier de Miremont et sieur Grousset (Pierre.) — *Le magistrat directeur du jury commet un excès de pouvoir lorsque, en statuant sur des conclusions de*

l'expropriant relatives à la plus-value pouvant résulter de l'expropriation seulement partielle pour le restant de la propriété, il exprime, dans les motifs de son ordonnance, une opinion contraire aux principes, et susceptible d'induire le jury en erreur sur les règles qui doivent servir de base à la fixation de l'indemnité et à la compensation de la plus-value avec les éléments de cette indemnité. — Est entachée d'excès de pouvoir la décision du jury qui alloue éventuellement une indemnité additionnelle, dans la prévision du cas où les travaux à exécuter sur la partie du terrain atteinte par l'expropriation entraîneraient la disparition d'une source existant sur la portion restant en dehors de l'emprise. Et dans ce cas l'annulation à prononcer doit s'étendre à la décision du jury en son entier.

NOTICE.

Le jury d'expropriation pour cause d'utilité publique de l'arrondissement de Marvejols (Lozère) a eu à statuer, au mois de novembre 1878, sur les indemnités dues aux propriétaires d'immeubles dont l'expropriation a été prononcée pour l'établissement du chemin de fer de Mende à Séverac-le-Château.

De nombreuses décisions ont été rendues.

Le préfet de la Lozère représentant l'État s'est pourvu en cassation contre soixante-treize expropriés ou groupes d'expropriés, pour des terrains situés sur le territoire des communes de Pin-Moriès, Saint-Bonnet-de-Chirac, les Salelles, Auxillac, Montgézieu, Saint-Germain-du-Theil et Banassac.

Neuf moyens de cassation étaient proposés à l'appui du pourvoi de l'État, les trois premiers pouvant s'appliquer à la totalité ou à la presque totalité des affaires jugées par le jury, et les six autres s'appliquant à quelques-unes de ces affaires seulement,

Cinq fins de non-retevoir ont été opposées par divers défendeurs au pourvoi de l'Etat.

L'arrêt que nous rapportons a rejeté les cinq fins de non-recevoir.

Au fond il a rejeté également sept des neufs moyens invoqués. Mais il a prononcé la cassation sur les deux autres moyens, lesquels se rapportaient à deux affaires. Nous nous bornerons à préciser ici les faits propres à ces deux affaires.

§ 1er. Le sieur Galonnier de Miremont a été exproprié de 2 hectares 65 ares 25 centiares de terrain faisant partie d'une propriété plus étendue. Et devant le jury il est intervenu un accord entre l'expropriant et l'exproprié, pour ajouter à l'emprise principale

une emprise supplémentaire de la contenance de 31 ares 76 centiares.

Sur les terrains atteints par l'expropriation devait être construite une gare affectée à la station de Banassac. Ce fait pouvant donner lieu à plus-value, pour le restant de la propriété du sieur Galonnier de Miremont, l'Etat expropriant a pris des conclusions par lesquelles il demandait que le jury fût appelé à s'expliquer sur cette plus-value, par application de l'article 51 de la loi du 3 mai 1841.

Le magistrat directeur a statué sur ces conclusions de la manière suivante :

« Nous, magistrat directeur, etc., etc. Attendu que le jury, n'étant pas obligé de motiver ses décisions, est libre d'apprécier, à son gré, l'importance de la plus-value qui entre dans les éléments généraux qui concourent à la fixation de l'indemnité; qu'elle doit être compensée avec la dépréciation et les autres causes accessoires de préjudice; attendu que si la plus-value, lorsqu'elle existe, doit avoir de l'influence sur la fixation de l'indemnité et doit être prise en considération, la disposition de l'article 51 est plutôt une recommandation qu'un précepte obligatoire revêtu d'une sanction;

« Disons n'y avoir lieu de poser au jury une question spéciale et séparée, relative à la plus-value, que le jury aura à apprécier dans la fixation de l'indemnité. »

En cet état, le jury a rendu deux décisions fixant à la somme de 99.450 francs l'indemnité afférente à l'emprise principale, et à celle de 11.910 francs l'indemnité afférente à l'emprise supplémentaire.

Le septième moyen du pourvoi dirigé contre ces deux décisions est fondé sur la violation des articles 38 et 51 de la loi du 3 mai 1844, et sur un excès de pouvoir de la part du magistrat directeur du jury, en ce que, l'expropriant ayant excipé de la plus-value conformément à l'article 51, le magistrat directeur a rendu, à cet égard, une ordonnance de nature à induire le jury en erreur sur les bases légitimes de l'indemnité.

§ 2. L'expropriation prononcée contre le sieur Grousset (Pierre) s'appliquait à trois parcelles d'ensemble 18 ares 84 centiares, situées sur le territoire de la commune de Canilhac. Ces trois parcelles étaient détachées d'une propriété plus étendue, dont l'exproprié conservait le surplus. Or, il existait dans ce surplus de la propriété une fontaine alimentée par une source.

Prévoyant le cas où, par suite des travaux à exécuter, la source

viendrait à disparaître, l'exproprié a demandé pour cette cause une somme de 4.000 francs.

A cette occasion, on lit dans le procès-verbal des opérations : « Du consentement de M^e..., avocat de l'État, et de M^e..., avocat de Grousset (Pierre), il sera posé au jury une question ainsi conçue : Quelle est l'indemnité qui est due essentiellement au cas où les travaux du chemin de fer entraîneraient la disparition de la source? Nous avons donné acte aux parties des demande et consentement ci-dessus. »

Le jury a statué en allouant une somme de 7.899 francs pour la valeur des parcelles expropriées, et éventuellement une somme de 3.000 francs pour la source.

Le neuvième moyen du pourvoi relatif à cette affaire est formulé comme il suit : incompétence, excès de pouvoir et violation de l'article 28 de la loi du 3 mai 1841, en ce que le jury a fixé une indemnité relative à un dommage incertain, éventuel, et ne devant pas résulter du fait de l'expropriation.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vidant son déliberé;

Donne défaut contre : 1° Puel (Etienne), 2° Blanc (Auguste), époux Deltour, 3° Massabian (Etienne), défendeurs non comparants;

Et statuant à l'égard de toutes les parties : premier, deuxième, troisième, quatrième, cinquième, sixième et huitième moyens, sans intérêts; mais sur le septième moyen (ou quatrième moyen spécial), concernant le sieur Galonnier de Miremont :

Vu l'article 38, § 3, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il est de principe, en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, qu'au cas d'emprise partielle l'augmentation de valeur immédiate et spéciale résultant des travaux pour le restant de la propriété doit être prise en considération pour l'évaluation de l'indemnité, et imputée jusqu'à due concurrence même sur la somme représentant la valeur propre de la chose expropriée, pourvu que le résultat de cette imputation n'aille pas jusqu'à réduire à néant l'indemnité d'expropriation;

Attendu, dans la cause, qu'en statuant sur les conclusions, de l'expropriant, tendant à ce que le jury fût appelé à apprécier la plus-value devant résulter pour les parcelles restantes de la construction de la gare de Banassac sur partie de la parcelle expro-

priée, le magistrat directeur a déclaré, dans les motifs de son ordonnance rendue en présence du jury, et immédiatement avant qu'il entrât en délibération, *que la plus-value doit être compensée avec la dépréciation et les autres causes accessoires du préjudice, et que la disposition de l'article* 51 *de la loi du* 3 *mai* 1841, *est plutôt une recommandation qu'un précepte obligatoire revêtu d'une sanction.*

Attendu qu'en traçant en ces termes limitatifs la règle à suivre par le jury pour la fixation de l'indemnité, et en présentant comme une faculté ce qui est une obligation prescrite par la loi, le magistrat directeur a méconnu les principes ci-dessus rappelés; qu'enfin cette opinion émise par le magistrat directeur, non conforme aux véritables principes de la matière, a pu induire le jury en erreur; d'où il suit qu'il y a eu, de la part du magistrat directeur, excès de pouvoir et violation de l'article 38 ci-dessus visé;

Et sur le neuvième moyen (ou sixième spécial), concernant le défendeur Grousset (Pierre).

Vu l'article 38, § 3, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu, en droit, que l'indemnité d'expropriation ne doit comprendre que le dommage actuel et certain causé par l'expropriation elle-même, et qu'elle ne peut s'étendre au dommage incertain et éventuel qui ne serait pas la conséquence directe immédiate et nécessaire de cette expropriation; que, ce principe étant d'ordre public, il ne peut y être dérogé, même par le consentement mutuel des parties;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal, et des termes mêmes de la question additionnelle posée au jury, que le dommage prévu comme pouvant résulter de la disparition de la source était éventuel et incertain, et qu'en outre il devrait être attribué non à l'expropriation elle-même, mais à l'exécution des travaux du chemin de fer; d'où il suit que le jury était incompétent pour statuer sur la question dont il s'agit, et qu'en accordant de ce chef une indemnité éventuelle de 3.000 francs, il a commis un excès de pouvoir et violé, par fausse application, l'article 38 susvisé;

Attendu, enfin, qu'à raison de la connexité qui peut exister entre les deux causes d'indemnité invoquées par le défendeur Grousset (Pierre), les conséquences du vice signalé affectent la décision en son entier:

Par ces motifs, casse et annule, etc.

(N° 631)

[4 août 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Prescription en cas de perte ou d'avarie. — Non-envoi. — (Sieur Gauthier de Sainte-Croix.) — *La prescription fixée, par l'article* 108 *du Code de commerce, à six mois, à compter, pour le cas de perte, du jour où le transport aurait dû être effectué, ne peut être invoquée par le voiturier actionné en payement du prix d'une marchandise qu'il ne justifie pas et n'offre même pas de justifier avoir réellement expédiée, alors que l'expéditeur affirme la lui avoir remise.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique tiré de la violation de l'article 108 du Code de commerce ;

Attendu que l'arrêt attaqué a uniquement statué sur la question de savoir si la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pouvait écarter péremptoirement, à l'aide de la prescription spéciale de l'article 108 du Code de commerce, la demande dirigée contre elle par Sourdin et fondée sur ce qu'elle n'aurait pas expédié un certain nombre de sacs d'orge qui lui auraient été remis pour Gauthier de Sainte-Croix, à destination de Saint-Malo, les 13 septembre et 10 octobre 1876 ;

Attendu, en droit, que toute action contre le commissionnaire et le voiturier, à raison de la perte ou de l'avarie des marchandises, sont prescrites après six mois, pour les expéditions faites dans l'intérieur de la France, à compter, pour le cas de perte, du jour où le transport aurait dû être effectué ;

Mais attendu que l'arrêt attaqué déclare que « la compagnie des chemins de fer de l'Ouest ne justifie pas et n'offre pas de justifier qu'elle a réellement expédié les sacs d'orge non représentés par elle » et que Sourdin prétend lui avoir remis ;

Attendu qu'il ne s'agit, en l'état des conclusions prises, ni de perte, ni d'avarie, mais de non-envoi de marchandises ; qu'en décidant, d'après ces faits, que la compagnie des chemins de fer de l'Ouest a invoqué à tort la prescription de six mois, pour faire déclarer non recevable l'action intentée contre elle par Sourdin,

expéditeur, en garantie des condamnations pouvant être prononcées contre lui au profit de Gauthier de Sainte-Croix, la cour de Rennes n'a point violé l'article 108 du Code commerce ;

Par ces motifs, rejette, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 632)

[18 septembre 1880.]

Chemins de fer construits par l'État. — Travaux de superstructure. — Matériel fixe des voies.

Monsieur l'Ingénieur en chef, une loi en date du 29 juillet 1880 (*), dont vous trouverez ci-joint le texte, a autorisé le ministre des travaux publics à entreprendre les travaux de superstructure, l'achat du matériel roulant excepté, sur toute l'étendue des chemins de fer construits par l'État et dont la déclaration d'utilité publique a été prononcée antérieurement à cette date.

Une disposition spéciale accordant semblable autorisation sera, d'ailleurs, introduite dans les lois relatives aux autres lignes à construire par l'État et pour lesquelles la déclaration d'utilité publique sera prononcée postérieurement au 29 juillet 1880.

Rien ne s'oppose donc plus désormais à ce que vous procédiez, en temps opportun, à la préparation des projets de superstructure pour ceux de ces chemins de fer compris dans votre service. Mais, dans la production de ces projets, vous aurez à tenir compte des dispositions que j'ai prises pour la fourniture du matériel fixe des voies.

Le 4 septembre courant, je vous ai adressé copie d'un arrêté, en date du 5 juillet dernier, par lequel j'ai institué un service spécial pour l'achat, la réception et la livraison des matériaux et objets nécessaires à l'armature des voies.

Pour cette partie de la superstructure, les projets que vous aurez à présenter comprendront seulement, avec votre rapport, un dé-

(*) Voir *suprà* p. 556.

tail estimatif et un devis descriptif faisant connaître les types proposés, l'importance de chaque fourniture, les époques et les lieux de livraison.

Je vous adresserai prochainement des formules-types et modèles pour la rédaction de ces différentes pièces. En attendant, vous pourrez vous servir des formules ordinaires en usage.

La commission qui a eu à étudier les mesures à prendre pour l'organisation du service central avait exprimé le vœu que les livraisons de matériel eussent lieu, non pas sur un point quelconque de la ligne à armer, mais dans une gare d'un chemin de fer relié au réseau auquel la ligne doit aboutir, ou bien dans un port si les transports doivent être faits par eau. Les lieux de livraison seront désignés en conséquence; mais vous devrez prévoir, dans la dépense relative à la pose de la voie, le transport à pied d'œuvre des matériaux à prendre auxdits lieux de livraison.

Les projets de fourniture du matériel fixe des voies me seront adressés directement pour être examinés, comme précédemment, par l'inspecteur général de la division et par le conseil général des ponts et chaussées. Il vous sera donné connaissance de la décision à laquelle ces projets donneront lieu.

Vous serez informé ultérieurement, par les soins du service central du matériel fixe, des mesures prises pour que vous puissiez disposer, en temps utile, dans les lieux de livraison désignés, des matériaux nécessaires à la pose des voies.

Rien n'est changé, d'ailleurs, aux autres projets de superstructure, notamment à ceux relatifs au ballastage et à la pose des voies, et vous aurez, après leur approbation, à vous concerter, comme par le passé, avec MM. les Préfets, pour l'adjudication des travaux.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très-distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. VARROY.

(N° 633)

[18 septembre 1880.]

Responsabilité des ingénieurs en matière de travaux d'intérêt communal ou privé.

Monsieur le Préfet, l'attention de l'Administration a été appelée

sur la question de savoir si les ingénieurs des ponts et chaussées, exécutant des travaux pour les communes ou les associations territoriales, étaient soumis à la responsabilité pécuniaire et décennale prévue par les articles 1792 et 2270 du Code civil.

Le Conseil général des ponts et chaussées a exprimé l'avis que cette responsabilité n'incombait pas aux ingénieurs qui exécutaient des travaux dans les conditions du décret du 10 mai 1854 (*).

La jurisprudence toutefois n'étant pas suffisamment établie à cet égard, le Conseil a pensé que, pour prévenir tout malentendu et toute contestation, il convenait que l'Administration supérieure n'autorisât les ingénieurs à se charger des travaux prévus par le décret de 1854 que sous la réserve formelle et explicitement acceptée par les intéressés qu'ils n'encourront en aucun cas la responsabilité dont il s'agit.

J'ai adopté ces conclusions.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Recevez, monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. VARROY.

(N° 634)

[19 septembre 1880.]

Admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, l'expérience a démontré la nécessité d'introduire différentes modifications dans les dispositions de l'arrêté du 9 mars 1874 (**), relatif à l'organisation des examens pour le grade de conducteur des ponts et chaussées.

Une commission spéciale, puis le Conseil général des ponts et chaussées, ont procédé à une étude de la question. D'après les résultats de cette étude, j'ai pris, à la date du 7 septembre, un arrêté dont je vous adresse ampliation, et qui doit être substitué à celui du 9 mars 1874.

(*) *Annales* 1854, p. 350.
(**) *Annales* 1874, p. 11.

Les principales modifications portent sur deux points principaux : la composition de la commission des examens du deuxième degré, et le programme des connaissances exigées des candidats.

La première de ces questions a déjà été résolue, et la solution adoptée a, cette année même, reçu son application. Cette solution consiste dans la scission de la commission, dont il est question à l'article 7 de l'arrêté de 1874, en deux ou plusieurs sous-commissions, dont chacune est composée comme la commission unique qui fonctionnait précédemment, et qui se réunissent pour centraliser les résultats des examens, sous la présidence d'un inspecteur général des ponts et chaussées. Cette mesure tout administrative a été nécessitée par le nombre toujours croissant des candidats à examiner.

Le second point est relatif au programme des connaissances exigées des candidats. L'arrêté du 9 mars 1874 n'a pas été entièrement remanié; mais les modifications que j'ai jugé nécessaire d'introduire sont cependant assez considérables. Je vais successivement passer en revue ces divers changements en comparant respectivement les matières qui en sont l'objet avec les dispositions correspondantes de l'arrêté de 1874.

1° *Écriture.* — Au lieu de faire exécuter une page d'écriture spéciale, les candidats recopieront dorénavant la dictée et l'avant-métré, qui serviront ainsi de spécimen d'écriture. Le coefficient de cette matière est porté de 3 à 4, en raison de l'importance qui s'attache à ce que les jeunes conducteurs possèdent une bonne écriture au moment où ils entrent dans la carrière.

2° *Principes de la langue française.* — Le coefficient est élevé de 4 à 5, et sera attribué pour 3/5 à la dictée et pour 2/5 à la rédaction.

3° *Arithmétique.* — Toutes les opérations qui sont indiquées sur les nombres entiers, dans l'ancien programme, seront à l'avenir étendues aux nombres décimaux. Les propriétés des nombres, les nombres premiers, le plus grand commun diviseur et le plus petit commun multiple sont ajoutés à l'ancien programme, ainsi que les règles d'alliage. Les racines cubiques sont supprimées.

4° *Logarithmes.* — Cet article est supprimé et reporté à la fin de l'algèbre, dont le coefficient est élevé de 1 à 2, en raison de l'importance que l'usage des constructions métalliques a donnée aux calculs de stabilité.

5° *Géométrie.* — Aux matières déjà exigées vient s'ajouter la représentation graphique des faits météorologiques, des données de la statistique et autres...

6° *Mécanique* (au lieu du titre de *Statique*, que portait l'ancien programme). — Les matières suivantes sont ajoutées au premier paragraphe : Mouvement uniforme, mouvement accéléré. Vitesse. Force. Inertie. Masse. Mesure des forces. Composition et décomposition des forces. Travail des forces. Kilogrammètre. Le dernier paragraphe est supprimé et remplacé par le suivant : Machines. Frottement. Travail et équilibre des forces dans les machines à mouvement uniforme. Plan incliné. Levier. Balance. Treuil. Vis. Poulies fixes et mobiles. Moufles. — Le coefficient est porté de 1 à 2.

7° *Trigonométrie rectiligne.* — Dans la phrase : « usage des « tables de sinus », les mots « de sinus » sont supprimés; la pensée est ainsi exprimée sans une apparence de limitation qu'elle ne comporte pas. Le dernier paragraphe est remplacé par celui-ci : Résolution des triangles. Évaluation de leur surface. La composition écrite se réduit au calcul d'un triangle.

8° *Géométrie descriptive.* — Aux deux paragraphes de l'ancien programme s'ajoute le suivant : Mode de représentation des cylindres, cônes et sphères sur les plans de projection.

9° *Dessin graphique et lavis.* — Le lavis est supprimé et remplacé par le croquis à main levée. Le coefficient est porté à 5, dont 3 pour le dessin et 2 pour le croquis.

10° *Lever des plans.* } Pas de modifications.
11° *Nivellement.* }

12° *Cubature des terrasses et mouvements des terres.* — Aux matières anciennes s'ajoute une composition écrite sur la cubature des terrasses, afin de permettre aux examinateurs de juger de l'habitude que les candidats peuvent avoir de ce genre de calculs. A cet article est réuni le métré d'un ouvrage d'art, actuellement placé dans la pratique du service. Le coefficient est porté de 4 à 5, dont 1 pour l'examen oral, et 2 pour chaque composition écrite.

13° *Pratique des travaux et du service.* (Ces deux matières

étaient précédemment séparées.) — Les candidats devront posséder, en outre, quelques notions sur la fondation des ouvrages d'art, et ajouter à la connaissance des règlements, qui leur sont demandés, l'instruction sur la tenue des bureaux. Les deux coefficients 5 sont réunis en un seul fixé à 6.

Les candidats seront, en outre, interrogés sur les travaux auxquels ils ont pris part ou sur les services spéciaux auxquels ils ont été attachés. Les agents qui auront pu ne pas répondre d'une manière satisfaisante aux questions d'ordre général seront appelés ainsi à montrer nettement leurs connaissances pratiques.

La note pour aptitude spéciale et services antérieurs se divise en deux coefficients qui s'appliquent séparément à l'aptitude spéciale et aux services antérieurs, conformément à l'arrêté du 8 décembre 1876; elle n'entre pas dans la supputation du nombre de points servant à l'établissement du minimum obligatoire. Elle cesse, en outre, d'être réservée aux agents secondaires des ponts et chaussées, et pourra, à l'avenir, être attribuée à tous les candidats appartenant, à un titre quelconque, à l'Administration des travaux publics et placés sous les ordres de membres du corps des ponts et chaussées.

Enfin il est stipulé que les candidats, lorsqu'ils demandent à être interrogés sur des connaissances autres que celles indiquées au programme, devront s'adresser aux examinateurs du premier degré pour ne pas allonger les examens du deuxième degré, qui exigent déjà un temps considérable.

Le premier paragraphe de l'article 6 a subi une modification peu importante, destinée à bien spécifier que les compositions du premier degré ne sont pas seulement écrites, ainsi qu'on l'a quelquefois pensé, mais qu'elles comprennent également des épreuves orales. Le dernier paragraphe est modifié quant au minimum total obligatoire, conformément à l'arrêté du 8 décembre 1876.

L'article 7 est maintenu à peu près sans changements; mais un nouvel article 8 prévoit le cas, dont j'ai déjà parlé, où les candidats étant trop nombreux pour être examinés par une seule commission, il serait nécessaire d'en former deux.

L'article 9 exclut de la liste d'admissbilité les candidats qui n'ont pas atteint le minimum de points indiqué à l'article 6.

L'article 8 de l'arrêté de 1874 est intégralement conservé. Il devient l'article 10 du nouveau règlement.

Le dernier article ne contient qu'une modification déjà introduite par le décret du 21 janvier 1878, et subordonnant la nomination au grade de conducteur des candidats déclarés admissibles,

à la double condition : 1° d'avoir atteint l'âge de vingt et un ans ; 2° d'avoir satisfait aux obligations de la loi sur le recrutement de l'armée.

Telles sont, Monsieur le Préfet, les principales modifications apportées à l'arrêté du 9 mars 1874 par celui que je viens de prendre à la date du 7 septembre 1880. Toutes les dispositions de ce nouvel arrêté devront être mises en vigueur lors des examens qui auront lieu en 1881, pour l'admission au grade de conducteur. J'invite, en conséquence, MM. les ingénieurs en chef à leur donner la publicité nécessaire auprès des jeunes gens qui se préparent à subir le prochain concours, et des professeurs chargés des cours pour les examens de conducteur, et je leur adresse ampliation de la présente circulaire.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. VARROY.

ARRÊTÉ DU 7 SEPTEMBRE 1880.

Le Ministre des Travaux publics,

Vu l'article 35, § 1er, du décret du 13 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées;

Vu la loi du 24 juillet 1873, sur les emplois réservés aux anciens sous-officiers des armées de terre et de mer;

Vu l'arrêté du 8 décembre 1876;

Vu le décret du 21 janvier 1878;

Vu l'avis du Conseil général des ponts et chaussées en date du 4 mars 1880;

Sur la proposition du Directeur du personnel et des mines,

Arrête :

Art. 1er. — Un concours a lieu tous les ans pour l'admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées. Il consiste dans deux examens passés, le premier au chef-lieu de chaque département, et le second dans certaines villes préalablement désignées par l'Administration.

L'époque à laquelle commencent les opérations du concours est fixée chaque année. Un avis inséré au *Journal officiel de la République* fait connaître cette époque, ainsi que les villes désignées pour les examens du second degré.

Toutes les épreuves sont publiques.

Art. 2. — Nul n'est admis à prendre part au concours s'il n'est Français ou naturalisé Français, et s'il n'est âgé de plus de dix-huit ans et de moins de trente ans au 1er janvier de l'année dans laquelle aura lieu le concours. Toutefois, les militaires ayant passé cinq ans sous les drapeaux dans l'armée active et les employés secondaires qui, à l'âge de trente ans, comptaient plus de deux ans de services, pourront concourir jusqu'à trente-cinq ans. La limite d'âge est portée à trente-six ans pour les sous-officiers des armées de terre et de mer remplissant les conditions énoncées à l'article 1er de la loi du 24 juillet 1873.

Art. 3. — Les demandes d'admission au concours doivent être adressées au Ministre avant le 1er janvier.

Elles seront accompagnées :

1° De l'acte de naissance du candidat;

2° D'une note fournissant les indications suivantes : nom et prénoms; lieu et date de naissance; — qualité, grade et traitement; — service et résidence; — emploi auquel le candidat est habituellement affecté; — date de la nomination à chaque grade; — services civils et militaires; — emplois antérieurs;

3° Des diplômes et certificats qui auraient pu lui être délivrés;

Si les candidats sont déjà au service de l'Administration, les demandes seront, en outre, appuyées par leurs chefs hiérarchiques. Les candidats étrangers à l'Administration devront les adresser par l'intermédiaire de l'un des ingénieurs en chef du département où ils résident.

L'Administration arrête la liste des candidats qui pourront se présenter au concours.

Art. 4. — Les examens tant du premier que du second degré portent sur les connaissances ci-après; la valeur relative assignée à chacune des parties du programme, à raison de son étendue et de son importance, au point de vue du service des conducteurs, est fixée comme il suit :

CONNAISSANCES EXIGÉES.

	Valeurs relatives.
1° *Écriture courante nette et très lisible.* — (Les candidats devront faire des copies de la dictée et de l'avant-métré.)	4
2° *Principes de la langue française.* — (Indépendamment d'une dictée destinée à constater qu'ils savent l'orthographe, les candidats auront à rédiger un rapport sur une affaire de service.)	5
A reporter.	9

Valeurs relatives

Report. 9

3° *Arithmétique.* — Numération décimale, addition, soustraction, multiplication, division des nombres entiers et décimaux; preuves de ces opérations.

Propriétés des nombres premiers, plus grand commun diviseur, plus petit commun multiple, fractions ordinaires et décimales.

Extraction des racines carrées.

Système légal des poids et mesures.

Résolution de problèmes, questions d'intérêt, d'escompte, de société et d'alliage.

Proportions et progressions 5

4° *Algèbre.* — Addition et soustraction des polynômes. — Multiplication et division des monômes et des polynômes. — Équations du 1er degré à une ou plusieurs inconnues. — Équations du 2° degré à une inconnue.

Théorie des logarithmes et usages des tables. 2

5° *Géométrie.* — Préliminaires. — Égalité des triangles. — Droites, perpendiculaires, obliques, parallèles. — Parallélogrammes, polygones. — Lignes proportionnelles, triangles semblables.

Mesures des angles. — Contact et intersection des cercles. — Tangentes et sécantes du cercle. — Polygones inscrits et circonscrits au cercle. — Aire des polygones et du cercle.

Propositions relatives à la ligne droite et au plan. — Plans perpendiculaires et parallèles. — Angles dièdres et trièdres.

Tétraèdres. — Pyramides. — Parallélipipèdes, prismes. — Polyèdres égaux et semblables. — Aire et volume du cône droit, du cylindre droit et de là sphère.

Représentation graphique des faits météorologiques, des données de la statistique et autres. 5

6° *Mécanique.* — Composition et décomposition des forces parallèles concourantes ou dirigées d'une manière quelconque dans l'espace. — Détermination des centres de gravité.

Mouvement uniforme. — Mouvement accéléré. — Vitesse. — Forces. — Inertie. — Masse. — Mesure des forces. — Composition et décomposition des forces. — Travail des forces. — Kilogrammètre.

Machines. — Frottement. — Travail et équilibre des forces dans les machines à mouvement uniforme. — Plan incliné, levier, balance, treuil, vis, poulies fixes et mobiles, moufles. 2

7° *Trigonométrie rectiligne.* — Partie orale. — Lignes trigonométriques. — Relations entre les lignes trigonométriques d'un arc. — Principales formules trigonométriques.

A reporter. 23

Valeurs relatives.

Report. 23

Usage des tables.

Résolution des triangles. — Évaluation de leur surface.

Composition écrite. — Calcul d'un triangle donné à l'aide des logarithmes. 2

8° *Géométrie descriptive.* — Méthode des projections.

Questions relatives à la ligne droite et au plan.

Mode de représentation des cylindres, cônes et sphères sur les plans de projection. 2

9° *Dessin graphique*. 3 } 5
Croquis à main-levée. . . . . 2 }

10° *Lever des plans.* — Partie orale. — Mesure des distances : chaîne d'arpenteur, stadia. — Réduction à l'horizontale des distances mesurées sur les pentes.

Mesure des angles : équerre d'arpenteur, alidade, graphomètre, boussole. — Usage et vérification des instruments.

Lever à l'équerre, à la planchette, à la boussole et au graphomètre. — Rapport et dessin des plans. — Indication des échelles adoptées dans le service des ponts et chaussées. — Copie et réduction de plans.

Tracé d'un axe sur le terrain, piquetage, alignements, courbes. — Plan parcellaire.

Opération sur le terrain. Lever d'un plan. 4

11° *Nivellement.* — Partie orale. — Niveau d'eau. — Niveau à bulle d'air. — Niveaux d'Égault et de Lenoir. — Mire à coulisse. — Mire parlante. — Usage et vérification des instruments.

Opération du nivellement. — Carnet. — Calcul des cotes de hauteur rapportées à un plan général de comparaison.

Modes de représentation du terrain adoptés dans le service des ponts et chaussées. — Dessin du profil en long, des profils en travers. — Plans otés. — Tracé des profils sur le terrain. — Indication des points de auteur pour les déblais et les remblais.

Niveau de pente de Chézy ; son emploi pour tracer sur le terrain une ligne d'une pente déterminée.

Opération sur le terrain. — Nivellement au niveau à bulle d'air. . . 4

12° *Cubatures des terrasses et mouvement des terres.* — Partie orale. — Évaluation du cube des terrassements :

1° Par la méthode dite exacte ; 2° par les méthodes expéditives. — Usage des tables dressées par ordre de l'Administration.

Règles générales pour la répartition des déblais. — Divers modes de transports. - Formules qui fixent la limite des distances entre lesquelles il convient d préférer tel ou tel mode de transport.

A reporter. 40

Valeurs relatives.

Report. 40

Détermination de la distance moyenne des transports.

Tableau du mouvement et de la répartition des déblais et des remblais. 1

Compositions écrites. { Calcul des terrasses . . . . 2 / Métré d'un ouvrage d'art . . . . 2 } 5

15° *Pratique des travaux et du service.* — Notions sur les qualités et les défauts des matériaux, sur leur emploi dans les maçonneries, charpentes en fer et en bois, sur les travaux d'entretien des routes, sur la fondation des ouvrages d'art et sur la pratique des travaux en général 3

Règlements sur la comptabilité des conducteurs; clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs. — Règlement des cantonniers.

Instruction sur la tenue des bureaux des ingénieurs. 3 6

Les candidats seront en outre interrogés sur les travaux auxquels ils ont pris part ou sur les services spéciaux auxquels ils ont été attachés.

Total. 51

Aptitude spéciale (*). . . . . 2 }
Services rendus dans l'Administration (**). . . . . 3 } 5

Les candidats possédant des connaissances plus étendues que celles du programme peuvent demander qu'elles soient constatées par les examinateurs du premier degré.

Art. 5. — Afin d'arriver à une appréciation exacte et comparative du mérite des candidats, il est attribué à chacune de leurs réponses ou des parties de leur travail une valeur numérique exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20, et qui ont respectivement les significations ci-après :

1	Néant.	12, 13, 14	Assez bien.
1, 2	Très mal.	15, 16, 17	Bien.
3, 4, 5	Mal.	18, 19	Très-Bien.
6, 7, 8	Médiocrement.	20	Parfaitement.
9, 10, 11	Passablement.		

Une moyenne est établie d'après ces chiffres pour chaque partie du programme; chacune de ces moyennes est multipliée par les nombres ou coefficients exprimant leur valeur relative, et la somme

(*-**) On cotera de 0 à 20, comme pour les autres parties, mais on retranchera 13 de la note. Il ne sera donc tenu compte que de l'excès de la note sur 13.

des produits donne le nombre total de points ou degrés obtenu pour l'ensemble des épreuves.

Art. 6. — Les épreuves du premier degré comprennent toutes les compositions écrites, le dessin et le croquis, ainsi que les opérations sur le terrain, et, en outre, un examen oral sur toutes les matières énumérées à l'article 4.

Ils s'ouvrent simultanément dans tous les départements au jour et suivant l'ordre fixés par l'Administration.

La commission chargée, dans chaque département, des examens du premier degré est composée d'un ingénieur en chef, président, et de plusieurs ingénieurs ordinaires désignés par le Ministre; ils sont pris parmi les ingénieurs attachés aux différents services du département.

Les sujets des compositions écrites sont les mêmes pour toute la France : ils sont envoyés, par l'Administration, au président de chaque commission, sous enveloppes cachetées, qui sont ouvertes en présence des candidats au moment fixé pour chaque épreuve.

L'examen de chaque candidat fait l'objet d'un procès-verbal détaillé indiquant les questions posées sur les diverses parties du programme, et la manière dont elles ont été résolues.

Toutes les pièces écrites, les dessins, les plans et carnets de nivellement sont joints au procès-verbal.

Les procès-verbaux, accompagnés de ces pièces, sont transmis au Ministre, avec un rapport sur l'ensemble des examens, et dans lequel les candidats sont classés suivant l'ordre de mérite que leur assigne le nombre de points qu'ils ont obtenu.

Le Ministre arrête, sur le vu des procès-verbaux, la liste des candidats admis à passer l'examen du second degré.

Nul ne peut être porté sur cette liste s'il n'a obtenu au moins :

1° La moitié du maximum pour chacun des articles 1, 2, 3, 5, 9, 10 et 11 du programme et pour les autres articles réunis;

2° Les deux tiers de ce même maximum pour l'ensemble de son examen.

Art. 7. — L'examen du second degré est exclusivement oral.

La commission chargée des examens du second degré est composée de trois ingénieurs de tout grade, en activité ou en retraite, désignés par le Ministre. Elle se transporte successivement dans les différentes villes désignées comme centres d'examen, en suivant l'itinéraire fixé par l'Administration.

Le Ministre communique à la commission les procès-verbaux des examens du premier degré et les compositions écrites des candidats admis à l'examen du second degré.

La commission s'approprie les épreuves écrites, et, après les avoir comparées entre elles, apprécie la valeur numérique qu'il y a lieu d'attribuer à chacune d'elles.

Lorsque les opérations de l'examen du second degré sont complètement terminées, la commission dresse et remet au Ministre, en y joignant toutes les pièces du premier examen, une liste sur laquelle les candidats sont classés suivant l'ordre de mérite que leur assigne le résultat du concours pour toute la France. Le président y joint un rapport général sur l'ensemble du concours.

Art. 8. — Si les candidats admissibles aux épreuves du second degré sont en trop grand nombre pour qu'une seule commission de trois membres puisse les examiner tous, la commission se subdivise en autant de sous-commissions de trois membres chacune qu'il est nécessaire.

La présidence de la commission est alors dévolue à un inspecteur général.

Lorsque les opérations de chacune des sous-commissions sont terminées, l'inspecteur général réunit la commission pour dresser une liste unique de classement des candidats par ordre de mérite.

Art. 9. — Nul ne pourra être inscrit sur la liste de classement définitif, s'il n'a obtenu le nombre minimum de points fixé pour l'ensemble de l'examen au paragraphe 9 de l'article 6.

Art. 10. — Le nombre des admissions est fixé, pour chaque année, d'après le nombre prévu des vacances et les besoins présumés du service.

Art. 11. — L'admissibilité des candidats à l'emploi de conducteur est prononcée par le Ministre, d'après la liste de classement arrêtée par la commission des examens du second degré.

Les candidats déclarés admissibles ne peuvent être nommés conducteurs que lorsqu'ils ont atteint l'âge de 21 ans révolus et qu'ils ont satisfait aux obligations imposées par la loi militaire.

Cette déclaration d'admissibilité ne confère aux candidats aucun droit à une nomination immédiate; elle les met seulement en position d'être désignés, à l'exclusion de tous autres candidats, pour les emplois disponibles, soit dans le département où ils résident, soit dans tout autre département. L'Administration se réserve d'ailleurs la faculté de tenir compte, pour ces désignations, des convenances et des nécessités du service plutôt que du rang occupé par les candidats sur la liste d'admissibilité.

L'Administration pourra également soumettre à un stage, avant de les nommer conducteurs, les candidats admissibles qui n'auraient pas justifié d'une pratique suffisante du service ou qui n'au

ront pas encore atteint l'âge voulu pour être pourvus du grade de conducteur. Ils recevront, pendant la durée de ce stage, le traitement d'agent secondaire de 1re classe et les allocations accessoires calculées sur le taux fixé pour les conducteurs.

H. VARROY.

(N° 635)

[19 septembre 1880.]

Reproduction des dessins et pièces écrites. — Achat des objets et matières nécessaires aux reproductions par tirage sur papier sensible.

Monsieur l'Ingénieur en chef, les délégués envoyés à l'Administration centrale, en exécution de ma circulaire du 30 juin 1880 (*), concernant la reproduction des dessins et des pièces écrites, auront bientôt terminé leur stage; les leçons qu'ils auront reçues dans les ateliers de la direction des cartes et plans porteront leurs fruits et contribueront, j'en suis convaincu, à vulgariser et à répandre l'emploi des procédés de reproduction rapide.

Le moment est donc venu de vous adresser quelques instructions complémentaires relativement à l'acquisition des objets et des matières dont vous auriez besoin pour l'application de ces procédés.

Ainsi que je vous l'ai fait connaître dans ma circulaire du 30 juin, je n'autoriserai que dans des cas tout à fait exceptionnels la création d'ateliers exigeant l'intervention de la presse dans les services d'ingénieurs; à moins de circonstances spéciales sur lesquelles j'aurai à me prononcer, vous devrez vous adresser à l'industrie privée toutes les fois que vous aurez à recourir à l'autographie sur pierre ou sur zinc, à la photozincographie, à la photogravure ou à d'autres procédés analogues.

Vous pourrez, au contraire, faire exécuter dans vos bureaux ou dans ceux des ingénieurs ordinaires placés sous vos ordres les reproductions des dessins par tirage direct sur papier impressionnable et celles des pièces écrites par le chromographe, lorsque l'industrie locale ne sera pas organisée de manière à répondre à vos demandes ou vous fera des prix trop élevés. Vous aurez à acquérir les objets et les matières qui vous seront nécessaires à cet effet.

(*) *Annales* 1880, p. 832.

Dans beaucoup de cas, il vous sera possible de faire directement ces achats et de vous assurer vous-même de la bonne qualité des produits qui vous seront livrés; mais, parfois, il n'en sera pas ainsi, vous aurez alors la faculté d'adresser vos commandes au ministère (Direction du cabinet).

L'Administration centrale contrôlera ces commandes, se chargera des achats, vérifiera la qualité des produits, et vous les adressera; elle vous enverra ensuite les factures, dont vous aurez à assurer le payement sur les crédits de votre service.

Cette intervention de l'Administration centrale permettra tout à la fois de réaliser des économies sur les dépenses d'acquisition et d'assurer un contrôle sérieux de la qualité des fournitures.

En vous adressant ces instructions, j'insiste de nouveau sur l'intérêt que j'attache à voir réduire au strict minimum la confection manuscrite des copies de dessins et de pièces écrites.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
H. VARROY.

(N° 636)

[25 septembre 1880.]

Pêche fluviale.— Périodes d'interdiction.— Application de l'article 1er du décret du 10 août 1875.

Monsieur le Préfet, aux termes de l'article 1er du décret du 10 août 1875 (*), sur la pêche fluviale, les époques pendant lesquelles la pêche est interdite, en vue de protéger la reproduction du poisson, sont fixées comme il suit :

1° Du 20 octobre au 31 janvier, est interdite la pêche du Saumon, de la Truite et de l'Ombre-Chevalier;

2° Du 15 novembre au 31 décembre, est interdite la pêche du Lavaret;

3° Du 15 avril au 15 juin, est interdite la pêche de tous les autres poissons et de l'Écrevisse.

Ces dispositions n'ont pas été interprétées de la même manière dans tous les départements. Dans quelques-uns, on laisse pêcher

(*) *Annales* 1876, p. 51.

pendant les journées indiquées pour la clôture et la réouverture de la pêche ; dans d'autres, au contraire, ces journées sont comprises dans l'interdiction.

Bien que l'interprétation du texte du décret du 10 août 1875 ne puisse être faite que par les tribunaux, j'ai pensé que le devoir de l'Administration était de faire appliquer la loi d'une manière uniforme sur tout le territoire.

Je vous prie, en conséquence, d'inviter MM. les Ingénieurs à faire connaître à leurs agents chargés de la surveillance de la pêche que les prescriptions de l'article 1er du décret du 10 août 1875 doivent recevoir leur application dans les conditions suivantes, savoir :

Du 20 octobre *exclusivement* au 31 janvier *inclusivement*, pour le Saumon, la Truite et l'Ombre-Chevalier ;

Du 15 novembre *exclusivement* au 31 décembre *inclusivement*, pour le Lavaret ;

Du 15 avril *exclusivement* au 15 juin *inclusivement*, pour tous les autres poissons et pour l'Écrevisse.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'envoie directement ampliation à MM. les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
SADI CARNOT.

(N° 637)

[27 septembre 1880.]

Dépenses extraordinaires d'éclairage et de chauffage. — Indemnités des ingénieurs.

Monsieur le Préfet, des doutes se sont produits dans un certain nombre de services sur la manière dont la décision du 7 juillet 1879 doit être appliquée.

Il me paraît indispensable d'entrer à ce sujet dans quelques détails pour éviter à l'avenir toute interprétation erronée.

Aux termes de cette décision réglementaire, une allocation *limitée au chiffre maximum de* 500 *francs* peut être accordée, en dehors des frais fixes normaux et en fin d'année, aux ingénieurs attachés aux services d'études et de grands travaux de chemins de

fer, pour les couvrir des dépenses considérables d'éclairage et de chauffage qui, dans certains cas, peuvent leur être occasionnées par le travail des bureaux en dehors des séances ordinaires (*). Cette indemnité n'a pas, comme l'ont cru certains chefs de service, le caractère d'une gratification. Elle a uniquement pour objet de rembourser aux ingénieurs les dépenses supportées par eux par suite de la durée plus grande des séances de travail dans leurs bureaux.

Il appartient à MM. les ingénieurs en chef, sous leur responsabilité, de calculer le montant des allocations proposées par eux, de manière à ce qu'elles représentent, aussi exactement que possible, les frais réellement faits.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef, ainsi qu'à MM. les inspecteurs généraux, par l'intermédiaire desquels toutes les propositions de remboursement de frais de cette nature devront m'être transmises.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,
SADI CARNOT.

ERRATUM

à la circulaire du 12 août 1880, voir *suprà* p. 993, relative aux frais généraux à comprendre dans l'estimation des dépenses lors de la rédaction des avant-projets.

Lire à la vingt-unième ligne : « *pour frais de tournées, indemnités de campagne et de résidence et travail supplémentaire* », au lieu de « *pour frais de tournée et indemnités de campagne* ».

Page 995, lire à la troisième ligne : « *il resterait* 5 *p.* 100 *et* 3 *p.* 100 », au lieu de « *il resterait* 4 *p.* 100 *et* 3 *p.* 100. »

(*) Par décision du 30 janvier 1880 (*suprà*, p. 23), les ingénieurs attachés aux grands services d'études et de travaux de navigation et de ports maritimes ont été admis à bénéficier de ces dispositions.

PERSONNEL.

(N° 638)

Septembre 1880.

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 20 *septembre* 1880. — Sont nommés ingénieurs ordinaires de 3ᵉ classe au corps des ponts et chaussés, pour prendre rang à dater du 1ᵉʳ octobre 1880, les élèves ingénieurs de 1ʳᵉ classe, hors concours, dont les noms suivent :

MM.
Mussat,
Weil,
Getten,
Picard,
Waldmann,
De Labrosse,
Bresse,

MM.
Boutteville,
Quellennec,
Cornac,
Rolland de Ravel,
Montaron,
Rousseau,

MM.
Tur,
Hutin,
Bleynie,
Galliot,
Humbert,
Dou.

Décret du 20 *septembre*. — Sont nommés élèves ingénieurs de 3ᵉ classe au Corps des ponts et chaussées, pour prendre rang à dater du 1ᵉʳ octobre 1880, les élèves de l'École polytechnique dont les noms suivent :

MM.
Nentien,
Chervet,
Lestorey de Boulongne,
Picard,
Bertrand,
Sittler,
Denizet,
Pérard,
Sentilhes,
Quarré,

MM.
Sallet,
Bergès,
De Lagarde,
Jullidière,
Grillon,
Bunan,
Daujon,
Macaigne,
Lauriol,
Gérardin,
Baby,

MM.
Moudet,
Henry,
Wender,
Maliat,
Le Clère de Pulligny,
Desprez,
Cattalorda,
Minard,
Autanne,
Lidy.

Décret du 11 *novembre*. — D'après une demande de permutation présentée par les intéressés, M. Nentien, nommé, par décret

du 20 septembre 1880, élève-ingénieur des ponts et chaussées, est nommé élève-ingénieur des mines, en remplacement de M. Résal, qui est nommé élève-ingénieur des ponts et chaussées.

M. Nentien occupera le 5e rang dans la promotion d'élèves-ingénieurs des mines de 1880, et M. Résal le 5e rang dans la promotion d'élèves-ingénieurs des ponts et chaussées de la même année.

2e PROMOTIONS.

Décret du 30 *août* 1880. — M. de Carcaradec, ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite, prend le titre d'inspecteur général honoraire.

Décret du 19 *septembre*. — M. Schlemmer, ingénieur en chef de 1re classe, directeur de l'exploitation des chemins de fer, est nommé inspecteur général de 2e classe pour prendre rang à dater du 16 septembre 1880.

30 *septembre*. — Est porté de 7.000 à 8.000 francs le traitement des ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM.	MM.	M.
Müller,	**Thoré**,	**Bonnet** (Edmond).
Coutant,	**Duponchel**,	

1er *octobre*. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, les ingénieurs en chef de 2e classe, dont les noms suivent :

M.	M.	M.
Jundt,	**Fargue-Dioque**,	**Bellom** (Armand).

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, les ingénieurs ordinaires de 2e classe, dont les noms suivent :

MM.	MM.	MM.
Widmer (Édouard),	**Sorel**,	**Meugy**,
Pérouse.	**Glasser**,	**Bonamy**,
Cottreau,	**Ribaucour**,	**Rigaux**.
Richon,	**Strohl**,	

1er *octobre*. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, les ingénieurs ordinaires de 3e classe, dont les noms suivent :

MM.	MM.	MM.
Résal,	**Gilliot**,	**Hérard**,
Maurer,	**Baldy**,	**Bonneau** (Martin-Romain),
Weiss,	**Toulon**,	**Lacaze**,
Cavaignac.	**Coustolle**,	**Paris**,
Desmures,	**Imbert**,	**Colson**.
Bloch,	**Willotte**,	

3° DISPONIBILITÉ.

22 *septembre* 1880. — M. Rabel, ingénieur ordinaire de 2e classe, en mission spéciale auprès du Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, est mis, sur sa demande, en disponibilité pour raisons de santé.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
1er *septembre* 1880. — M. Ledru, ingénieur en chef de 2e classe	10 août 1880.
Idem. — M. Gendarme de Bévotte, inspecteur général de 1re classe.	13 août 1880.
8 *septembre.* — M. de Carcaradec, ingénieur en chef de 1re classe	8 sept. 1880.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *septembre* 1880. — Un 6e arrondissement d'ingénieur ordinaire est créé au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Chigot.

Cet arrondissement comprend la section de la ligne de Limoges au Dorat, comprise dans l'arrondissement administratif de Limoges, distraite du 2e arrondissement du même service.

M. Bonnet (Arthur), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 3e classe, déjà chargé, dans le département de la Haute-Vienne, du service ordinaire de l'arrondissement de Limoges, est chargé, en outre, du 6e arrondissement ci-dessus créé.

2 *septembre.* — M. Sorel, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Perpignan, du service hydraulique spécial du département des Pyrénées-Orientales, reste définitivement chargé, en outre, du 8e arrondissement (2e section) du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, dont l'intérim lui est actuellement confié.

Idem. — M. Rondel, ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire et du service hydraulique du département de l'Aube et du service des études et travaux des chemins de fer de Troyes à Brienne, de Brienne à Vitry-le-François et de Saint-Florentin à Troyes, est autorisé à se charger du contrôle technique des études entreprises, dans la régence de Tunis, par la Société marseillaise pour l'exécution d'un barrage sur la Medjerdah.

Il sera considéré comme en mission.

7 septembre 1880.—M. **Le Forestier**, élève ingénieur de 2e classe, en mission dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux des chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Fournier**, est chargé, dans le même département et pour la durée de sa mission seulement, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de l'Ouest, vacant par suite du départ de M. **Soyer**, précédemment appelé à une autre destination.

9 septembre. — M. **Galland**, ingénieur en chef de 2e classe, est maintenu pendant deux ans, à dater du 8 août 1880, au service du gouvernement ottoman.

11 septembre. — Les élèves ingénieurs des ponts et chaussées de la promotion de 1880 entreront en service le 1er janvier 1883.

A partir de 1881, les promotions admises à l'École des ponts et chaussées feront les trois années d'études réglementaires.

15 septembre. — M. **Cutzach**, conducteur de 2e classe, attaché, dans le département des Pyrénées Orientales, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi et au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Tastu-Collet**, est chargé, dans le même département, du service ordinaire de l'arrondissement de Perpignan, confié par intérim à M. **Sorel**.

M. **Cutzach** remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

23 septembre. — M. **Trépied**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de Lot-et-Garonne, du service ordinaire de l'arrondissement de Nérac et du 3e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Perreau**, est chargé, dans le département des Landes, à la résidence de Dax, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Ouest, du 2e arrondissement (ligne de Saint-Sever à Dax) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Perreau** et du 1er arrondissement du service d'études du canal de jonction de l'Adour à la Garonne. Il sera attaché, en outre, au service maritime du département des Landes et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour et de ses affluents, en remplacement de M. **Aubé**, précédemment appelé à faire fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. **Clavenad**, ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché à la mission Transsaharienne confiée à M. l'ingénieur en chef des mines **Pouyanne**, est chargé, dans le département de Lot-et-Garonne, en remplacement de M. **Trépied**, appelé à une autre destination, du service ordinaire de l'arrondissement de Nérac et du 3e arrondissement (section de la ligne de Nérac à Mont-de-Marsan

comprise entre Nérac et la ligne d'Auch à Bazas) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Perreau.

23 *septembre* 1880. — M. Assy, conducteur de 2e classe, en congé sans traitement, est chargé, dans le département de la Haute-Loire, du service ordinaire de l'arrondissement du Puy-Ouest (emploi précédemment créé). Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. Tranié, conducteur principal, déjà chargé, à la résidence de Toulouse, des fonctions d'ingénieur ordinaire de l'arrondissement spécial du service hydraulique du département de la Haute-Garonne, est attaché, en outre, au service du contrôle des canaux du Midi et de Saint-Martory, en remplacement de M. Parlier, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Banthereau, conducteur de 2e classe, en congé renouvelable, est remis en activité et chargé, dans le département du Pas-de-Calais, du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Pol, en remplacement de M. Cosserat, précédemment appelé à une autre destination.

M. Bauthereau remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

24 *septembre.* — M. Barois, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Paris, des 1ers arrondissements de la 1re et de la 3e section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, et attaché au service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État, est attaché, en outre, au service du contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef de Villiers du Terrage, en remplacement de M. Philippe, précédemment appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. Harel de la Noë, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département du Finistère, à la résidence de Quimper, du service ordinaire et du service maritime de l'arrondissement du Sud et du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Fenoux, est chargé, dans le département de la Nièvre, à la résidence de Nevers, du 3e arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Loire, en remplacement de M. Poulet, précédemment mis en service détaché.

28 *septembre.* — M. Hardy, inspecteur général de 2e classe, chargé du 16e arrondissement d'inspection, est chargé du 8e arrondissement, en remplacement de M. Marx, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Hardy reste provisoirement chargé du 16e arrondissement d'inspection jusqu'à la désignation de son successeur.

24 septembre 1880.— M. **Bourdelles**, ingénieur en chef de 2[e] cl., chargé, à la résidence de Nantes, de divers services de navigation et d'études et travaux de chemins de fer, est chargé, en outre, du service maritime du département de la Loire-Inférieure, en remplacement de M. **de Carcaradec**, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Bourdelles** ne conserve d'ailleurs que provisoirement le service du port de Nantes et de la Basse-Loire, qui constituera ultérieurement un service spécial.

29 septembre. — M. **Bergier**, conducteur de 1[re] classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est chargé, dans le département de l'Isère, du service ordinaire de l'arrondissement de Vienne, en remplacement de M. **Kuss**, précédemment appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

30 septembre. — M. **Dingler**, ingénieur en chef de 2[e] classe, chargé, à la résidence d'Angoulême, des études du canal de jonction de la Loire à la Garonne, reste chargé, en outre, du service des études et travaux des chemins de fer de Fontenay-le-Comte à Benet, de Fontenay-le-Comte à Cholet et de l'embranchement du port de Luçon, actuellement compris dans le service qui lui était précédemment confié.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4[e] classe, les candidats déclarés admissibles, savoir :

8 *septembre* 1880.—M. **Passeron**, Algérie, département d'Oran.

Idem. — M. **Roux**, Algérie, département d'Oran.

17 *septembre.* — M. **Léger**, Calvados, service des études et travaux du chemin de fer de Dives à Deauville.

23 *septembre.* — M. **Argillère**, Rhône, service ordinaire.

Idem. — M. **Bichambis**, Aude, service ordinaire.

29 *septembre.* — M. **Bouillot**, Indre, service ordinaire.

2° AVANCEMENTS.

25 *septembre* 1880.— M. **Trèvelot**, conducteur de 1[re] classe, au

service du canal de l'Est, dans le département des Ardennes, est nommé conducteur principal.

M. Rosaire, conducteur de 1re classe, au service du canal de l'Est, dans le département des Vosges, est nommé conducteur principal.

M. Fitte, conducteur de 2e classe, au service du canal de l'Est, dans le département des Vosges, est nommé conducteur de 1re cl.

M. Pierrot, conducteur de 4e classe, au service du canal de l'Est, dans le département des Vosges, est nommé conducteur de 3e cl.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

23 *septembre* 1880.—M. Gras, conducteur de 4e classe, en congé renouvelable, attaché aux travaux de distribution d'eau de la ville de Perpignan, est autorisé à entrer en qualité de chef de section au service de l'administration des chemins de fer de l'État. Il sera considéré, dans cette nouvelle situation, comme étant en service détaché.

4° DISPONIBILITÉ.

23 *septembre* 1880. — M. Tournillon, conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Drôme, et actuellement en congé pour raisons de santé, est mis en disponibilité pendant 6 mois avec demi-traitement.

5° DÉMISSIONS.

Est acceptée la démission de :

1er *septembre* 1880. — M. Morvan, conducteur de 3e classe, en service détaché, agent-voyer d'arrondissement à Saint-Brieuc.

4 *septembre*. — M. Oustan, conducteur de 3e classe, en congé illimité, à Tarbes.

8 *septembre*. — M. Le Coq, conducteur de 4e classe, en congé illimité.

Idem. — M. Marchand, conducteur de 3e classe, en congé renouvelable.

Idem.— M. Dupont, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est déclaré démissionnaire.

11 *septembre*.— M. François, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est déclaré démissionnaire.

Est acceptée la démission de :

11 *septembre* 1880. — M. **Colonna-Ceccaldi**, conducteur de 4e classe, en congé illimité.

13 *septembre*.—M. **Fougerat**, conducteur de 4e classe, en congé illimité.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
1er *septembre* 1880. — M. **Luc**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de Saône-et-Loire.	1er oct. 1880.
7 *septembre*. — M. **Gallier**, conducteur de 1re cl., au service ordinaire du département de L'Hérault.	Idem.
17 *septembre*.—M. **Marguet**, conducteur de 1re cl., au service ordinaire du département du Jura. .	Idem.
24 *septembre*. — M. **Quesnel**, conducteur principal, au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.	1er janv. 1881.
24 *septembre*. — M. **Labbé**, conducteur principal, au service maritime du département d'Ille-et-Vilaine.	Idem.
Idem. — M. **Urmowski**, conducteur principal, au service ordinaire du département du Lot. . . .	Idem.
Idem. — M. **Toselli**, conducteur principal, au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.	Idem.
Idem. — M. **Lauru**, conducteur principal, au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure.	Idem.
Idem.— M. **Perrennez**, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire au service du canal de Nantes à Brest, dans le département du Finistère.	Idem.
Idem. — M. **Bleichner**, conducteur principal, au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de Meurthe-et-Moselle.	Idem.
Idem.— M. **Maizonnier**, conducteur principal, au service maritime du département de la Gironde.	Idem.
Idem. — M. **Millet**, conducteur principal, au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.	Idem.

	Date d'exécution.
24 septembre 1880.— M. Herment, conductr principal, au service ordinaire du département du Nord.	1er janv. 1881.
Idem. — M. Rodrigues, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire au service de chemins de fer confié à M. Perreau, dans le département des Landes.	Idem.
Idem. — M. Prost, conducteur principal, au service des canaux d'Orléans, etc., dans le département du Loiret.	Idem.
Idem. — M. Graff, conducteur principal, au service du canal de l'Est (4e section), dans le département des Vosges.	Idem.
Idem. — M. Farcy, conducteur principal, au service ordinaire du département du Finistère. .	Idem.
Idem. — M. Geoffroy, conducteur principal, au service du canal de l'Est (3e section), dans le département de Meurthe-et-Moselle.	Idem.
Idem. — M. Leborgne, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de l'Eure.	Idem.
Idem. — M. Serard, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Meuse.	Idem.
Idem. — M. Chauvin (Louis), conducteur de 1re cl., au service ordinaire du département de Vaucluse.	Idem.
Idem. — M. Girant, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.	Idem.
Idem. — M. Rochut, conducteur de 1re classe, au service de la navigation de la Loire (2e section), dans le département de l'Allier.	Idem.
Idem. — M. Cousin, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de Vaucluse.	Idem.
Idem. — M. Husson, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département du Gers. . . .	Idem.
Idem. — M. Dormoy, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Meuse.	Idem.
Idem. — M. Gérard (Ch), conducteur de 1re classe, au service de la navigation de la Marne (1re section), dans le département de Seine-et-Marne. .	Idem.
Idem. — M. Bretheau, conducteur de 1re classe, au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de Meurthe-et-Moselle.	Idem.

	Date d'exécution.
24 septembre 1880.— M. Decourcelle, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Somme.	1er janv. 1881.
Idem. — M. Massol (Ad.), conducteur de 1re cl., au service de la navigation du Tarn, dans le département du Tarn.	Idem.
Idem. — M. Pirion, conducteur de 1re classe, au service du canal de Nantes à Brest, dans le département du Finistère.	Idem.
Idem. — M. Jan, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine.	Idem.
Idem. — M. Magdelaine, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département du Rhône.	Idem.
Idem. — M. Sauveroche, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Gironde.	Idem.
Idem. — M. Mieuville, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle	Idem.
Idem. — M. Marc, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Charente	Idem.
Idem. — M. Birglin, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Meuse.	Idem.
Idem. — M. Chaudet, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département du Morbihan	Idem.
Idem. — M. Avejean, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de l'Ariège. .	Idem.
Idem. — M. Marchand (J.-B.), conducteur de 1re cl., au service des chemins de fer confié à M. Faraguet, dans le département de Lot-et-Garonne.	Idem.
Idem. — M. Saint-Martin (E.), conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département du Gers.	Idem.
Idem. — M. Lavenant, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de l'Eure.	Idem.
Idem. — M. Delfau (Barthélemy), conducteur de 2e classe, en congé illimité.	Idem.
Idem. — M. Lamouroux (Ant.), conducteur de 2e classe, en congé illimité.	Idem.
Idem. — M. Faivre (Michel), conducteur de 2e cl.,	

	Date d'exécution.
en congé illimité.	1er janv. 1881.
24 septembre 1880. — M. **Nivière**, conducteur de 2e classe, en congé illimité.	Idem.
Idem. — M. **Le Guelle**, conducteur de 2e classe, en congé renouvelable.	Idem.
Idem. — M. **Poupard**, conducteur de 2e classe, en congé renouvelable.	Idem.
Idem. — M. **Perrin** (D.-V.), conducteur de 2e cl., au service ordinaire du département du Cantal.	Idem.
Idem. — M. **Lombard** (Joseph), conducteur de 2e cl., au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.	Idem.
Idem. — M. **Bauduin**, conducteur de 2e classe, au service de chemins de fer confié à M. Roman, dans le département de la Dordogne. . .	Idem.
Idem. — M. **Comps**, conducteur de 2e classe, au service hydraulique du département de la Haute-Garonne.	Idem.
Idem. — M. **Moreau** (Maxime), conducteur de 2e classe, au service de l'Algérie (département de Constantine).	Idem.
Idem. — M. **Piaumier**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.	Idem.
Idem. — M. **Gaitte** (Paul), conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de Vaucluse.	Idem.
Idem. — M. **Lejeune**, conducteur de 3e classe, en congé sans traitement.	Idem.
Idem. — M. **Guillemain**, conducteur de 3e classe, en congé illimité.	Idem.
Idem. — M. **Villenave**, conducteur de 3e classe, en congé illimité.	Idem.
Idem. — M. **Parmentier** (Fr.), conducteur de 3e cl., en congé sans traitement.	Idem.
Idem. — M. **Monciny**, conducteur de 3e classe, en congé illimité.	Idem.
Idem. — M. **Gellerat**, conducteur de 3e classe, en congé illimité.	Idem.
Idem. — M. **Fauchay**, conducteur de 3e classe, en congé illimité.	Idem.
Idem. — M. **Lechaudé d'Anisy**, conducteur de	

Date d'exécution.

3e classe, en congé illimité. . . . . 1er janv. 1881.

24 *septembre* 1880. — M. **Sellier**, conducteur de 3e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Regnault** (G.-A.), conducteur de 3e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Radenac**, conducteur de 3e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Mercier**, conducteur de 3e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Dion**, conducteur de 3e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Agard**, conducteur de 3e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Baverel**, conducteur de 3e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Castagné**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Mourlot**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Ramond**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Blanco**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Boulanger** (Gab.), conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

dem. — M. **Santin**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Harant** (Louis), conducteur de 4e cl., en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Delcourt** (H.), conducteur de 4e cl., en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Jucault**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Violet**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Fourchon**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Berthoin**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Ricard** (Jean), conducteur de 4e cl., en congé illimité. . . . . Idem.

dem. — M. **Fournier** (Fr.-Ed.), conducteur de

Date d'exécution.

4e classe, en congé illimité. . . . . 1er janv. 1881.

24 *septembre* 1880.— M. **Lefebvre de Belleperche**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . Idem.

Idem. — M. **Chamagne**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Leroux** (Julien), conducteur de 4e cl., en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Monlong**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Moulinot**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Goguille**, conducteur de 4e classe, en congé illimité. . . . . Idem.

Idem. — M. **Hubert** (Louis), conducteur de 4e cl., en congé illimité. . . . . Idem.

25 *septembre*. — M. **Hublé**, conducteur principal, au service ordinaire du département du Tarn. . Idem.

7° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Déodor**, conducteur principal, au service ordinaire du département de la Seine. . . . . 20 juillet 1880.

M. **Gillet**, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de la Seine (1re section), dans le département de Seine-et-Marne. . . . . 5 sept. 1880.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

1er *septembre* 1880. — M. **Mouret**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de l'Ain, admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 1er janvier 1880, et maintenu en fonctions jusqu'au 1er janvier 1881, reste dans cette situation jusqu'au 1er janvier 1882.

Idem.— M. **Mollard**, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est remis en activité, et attaché au service ordinaire du département du Var.

4 *septembre*. — M. **Vial**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département du Rhône, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Paray-le-Monial à l'Arbresle, dans le même département.

Idem. — M. **Bastien**, conducteur de 3e classe, au service de la

navigation de la Belgique vers Paris, dans le département du Nord, passe au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle.

4 septembre 1880.	M. Sorel, conducteur de 2e classe . . . . M. Ricetti, conducteur de 4e classe. . . . . . . M. Ficoni, conducteur de 4e classe . . . . M. Coti (Ant.), conducteur de 4e classe. . . .	attachés au service des chemins de fer du département de la Corse, passent aux services ordinaire, maritime et hydraulique du même département.
Idem.	M. Canale, conducteur de 1re classe. . . . . M. Stéphanopoli, conducteur de 1re classe. . . . M. Bronzini, conducteur de 2e classe. . . . . . . M. Lavabre, conducteur de 2e classe. . . . . . . M. Ilari, conducteur de 2e classe . . . . M. Blanche, conducteur de 2e classe. . . . . . . M. Pinelli (Achille), conducteur de 3e classe. . M. Léonetti, conducteur de 3e classe. . . . . . . M. Puccinelli, conducteur de 3e classe. . . . M. Orticoni, conducteur de 3e classe. . . . . . . M. Alessandri, conducteur de 4e classe. . . . M. Susini (Basile), conducteur de 4e classe. . M. Dumoulin (Louis), conducteur de 4e classe. .	attachés aux services ordinaire, maritime et hydraulique du département de la Corse, passent au service des chemins de fer du même département.

7 *septembre*. — La décision du 17 février 1880, par laquelle M. Laprie, conducteur de 2e classe, en Algérie, a été mis en congé renouvelable, et autorisé à entrer à la compagnie de l'Est-Algérien, aura son effet à dater du 1er septembre 1880.

8 *septembre*. — M. Vaissac, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de l'Aveyron, est attaché accessoire-

ment au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

8 *septembre* 1880.	M. **Rocque**, conducteur de 2e classe. . . . . . . M. **Collonge**, conducteur de 3e classe. . . . . . . M. **Barut**, conducteur de 4e classe.	au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, passent au service des études et travaux des chemins de fer d'Albertville à Annecy, dans le même département.

Idem. — M. **Comte**, conducteur de 1re classe, au service de la navigation du Lot, dans le département de Lot-et-Garonne, admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 1er janvier 1880, et maintenu en fonctions jusqu'au 1er janvier 1881, reste dans cette situation jusqu'au 1er janvier 1882.

13 *septembre.* — M. **Roquefort**, conducteur de 3e classe, en congé sans traitement, est remis en activité. Il sera attaché au service de l'Algérie, dans le département d'Oran.

Idem. — Est rapportée la décision du 17 août, qui a remis en activité, et attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, M. **Guillot**, conducteur de 4e classe. Ce conducteur reste en congé sans traitement jusqu'au 1er novembre 1880.

14 *septembre.*— M. **Gasquy**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Draguignan à Cagnes, dans le département des Alpes-Maritimes, passe, dans le département du Var, au service des études et travaux du chemin de fer de Draguignan à Mirabeau, par Barjols.

16 *septembre.* — M. **Leroy**, conducteur de 3e classe, au service de la 3e section (2e division) de la navigation de la Seine, dans le département de Seine-et-Oise, passe, dans le département de Seine-et-Marne, à la 1re section (1re division) du même service.

17 *septembre.* — M. **Lecourt**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, dans le département de la Lozère, passe, dans le département de la Sarthe, au service des études et travaux du chemin de fer de Connerré à Courtalain.

Idem. — M. **Gassan**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire de département des Hautes-Pyrénées, passe, dans le département des Côtes-du-Nord, au service des études et travaux des chemins de fer du centre de la Bretagne.

Idem. — M. **Pernot**, conducteur de 3e classe, au service ordi-

naire du département du Nord, passe au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées.

25 *septembre* 1880. — M. **Mazure**, conducteur principal, chargé, dans le département du Cher, de l'intérim du 1er arrondissement du service du canal de Berry, admis à la retraite, à dater du 1er octobre 1878, et maintenu en fonctions jusqu'au 1er octobre 1880, reste dans cette situation jusqu'à l'installation du titulaire du 1er arrondissement de ce service.

Idem. — M. **Cholle**, conducteur de 4e classe, détaché au service de l'administration des chemins de fer de l'État, dans le département de l'Yonne, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Draguignan à Mirabeau, par Barjols, dans le département du Var.

Idem. — Est rapportée la décision du 19 août, qui a attaché M. **Cloitre**, conducteur de 1re classe, au service du canal de jonction de la Garonne à la Loire, dans le département de la Charente. Ce conducteur reste attaché au service maritime du département de la Vendée.

Idem. — M. **Dubois**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Tarascon à Aix, dans le département de l'Ariège, passe au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne.

Idem. — M. **Richard**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Vendôme à Pont-de-Braye, dans le département de Loir-et-Cher, passe, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Loudun à Châtellerault.

30 *septembre*. — M. **Bicheron**, conducteur de 3e classe, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, dans le département de la Seine, est nommé inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

L'Éditeur-Gérant, Dunod. — Paris. Imp. Arnous de Rivière, rue Racine, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.

(N° 639)

[27 juin 1879.]

Travaux publics. — Concession à des particuliers des travaux d'ouverture d'une rue, avec vente des terrains riverains : retard dans l'exécution des travaux, la livraison des terrains vendus et la radiation générale de l'inscription du privilège pris par la ville venderesse sur les terrains ; préjudice possible. — (Sieurs Pot, Mauss et autres contre ville de Marseille.) — *Expertise ordonnée par le Conseil d'Etat ; experts à désigner par les parties, tiers expert par le président de la section du contentieux : prestation de serment devant le préfet. — Dépôt des rapports au greffe de la section du contentieux. — Dépens réservés. — Procédure : prétendu acquiescement résultant de l'acceptation sans réserve du solde du décompte : quittance non produite : rejet.*

Vu la requête présentée pour les sieurs Pot, Mauss et autres, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône du 6 avril 1875; ce faisant, attendu que les requérants, aux termes d'un traité passé avec M. le maire de Marseille, le 21 novembre 1864, se sont rendus à la fois entrepreneurs de travaux de percement du cours Lieutaud prolongé, moyennant un forfait de 900.000 francs, et acquéreurs de tous les terrains qui resteraient en bordure de la voie nouvelle au prix de 250 francs par mètre carré; qu'ils étaient obligés de verser un cautionnement de 300.000 francs et d'exécuter les travaux dans un délai de dix-huit mois à partir de l'ordre qui leur aurait été donné de les commencer; que de son côté la ville s'engageait à leur livrer des terrains successivement dans un délai qui devait commencer trois mois après l'approbation du traité et finir un an, au plus tard, après cette approbation; que le traité a été approuvé le 20 décembre 1864, que le 6 janvier 1865 ils ont reçu l'ordre de commencer les travaux et ont dû organiser leurs chantiers; que, cependant, cet ordre a été suspendu et que, par suite de désaccords entre le préfet et le conseil municipal, ce n'est que le 9 mars

1866 qu'ils ont été invités à reprendre les travaux de percement; que durant ces quinze mois non seulement ils ont supporté des dépenses stériles, mais, ce qui a été pour eux bien plus désastreux, ils ont été dans l'impossibilité de vendre leurs terrains au moment favorable; que ces terrains, qui devaient leur être livrés en totalité dans l'année de l'approbation du traité leur ont été livrés seulement, savoir : 701^{m},30 le 1er décembre 1866, 1.910^{m},27 le 12 juillet 1869 et 2.742^{m},87 le 17 mars 1870, ce qui a eu pour résultat de leur faire supporter tout le poids de la crise immobilière qui a éclaté à Marseille; qu'en outre la ville s'était engagée à faire opérer la radiation générale de son privilège de vendeur dès qu'elle aurait touché, tant en valeur de travaux qu'en cautionnement et en espèces, une somme égale au prix des terrains vendus par elle à raison de 250 francs le mètre carré; que cet engagement ne fut pas plus tenu que les autres; par ces motifs, annuler l'arrêté attaqué, dire que la ville de Marseille sera condamnée à payer aux requérants une indemnité de 756.348 francs, et dans le cas où le Conseil d'État ne trouverait pas ce chiffre suffisamment justifié, ordonner une expertise contradictoire pour fixer l'étendue et l'importance du dommage;

Vu le mémoire en défense présenté par la ville de Marseille, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours des sieurs Pot, Mauss et héritiers Trône, attendu que l'ordre de commencer les travaux n'a pu être donné avant que le projet ne fût définitivement approuvé, c'est-à-dire avant le 9 mars 1866; que les requérants n'avaient stipulé aucun délai dans lequel les travaux devaient commencer; que, si les terrains n'ont pas été livrés dans les délais prévus au traité, les requérants, de leur côté, n'ont pas terminé leurs travaux à l'époque fixée; que d'ailleurs ce retard dans les livraisons ne pouvait pas empêcher les requérants de les revendre, puisqu'ils en avaient acquis la propriété par le fait même du contrat et qu'ils pouvaient la transmettre en dehors de toute livraison; qu'en effet, ils ont revendu plusieurs terrains qui ne leur avaient pas été livrés et que s'ils n'ont pas pu vendre les autres, c'est qu'ils n'ont pas poussé assez vite les travaux de la tranchée et dégagé les emplacements à bâtir, que la radiation générale du privilège de la ville, retardée par la nécessité d'assurer les comptes, n'était pas davantage indispensable à la revente, puisque la ville a immédiatement dégrevé toute parcelle revendue pour laquelle le prix convenu de 250 francs par mètre a été versé à la caisse municipale; qu'au surplus les requérants sont non-recevables dans leur demande d'indemnité, ayant accepté un règlement et touché le

reliquat qui leur revenait sans avoir inséré dans leur quittance aucune protestation ou réserve;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la fin de non-recevoir opposée par la ville de Marseille et tirée de ce que les sieurs Pot, Mauss et Trône ont accepté, sans protestation ni réserve, le payement du solde de leur compte:

Considérant que la ville de Marseille ne produit pas la quittance du 22 février 1872 sur laquelle elle se fonde pour établir sa délibération;

Sur le chef relatif au retard apporté à l'ordre de commencer les travaux:

Considérant que, par l'article 6 du traité susvisé, intervenu entre eux et la ville de Marseille, les requérants s'étaient obligés à commencer les travaux dès qu'ils en auraient reçu l'ordre et à les pousser de manière à les avoir terminés dans un délai de dix-huit mois à partir du jour où cet ordre aurait été donné;

Considérant que, par lettre du 28 décembre 1864, le maire de Marseille les informait que le traité du 20 novembre avait reçu l'approbation préfectorale sans leur faire connaître la restriction que le préfet des Bouches-du-Rhône avait mise à cette approbation; que, par une autre lettre, du 31 décembre suivant, le maire les invitait à se mettre en mesure de procéder à la démolition des constructions existantes et aux travaux de mise en état de la voie; que, pour se conformer à ces instructions, ils ont dû organiser activement leurs chantiers et prendre leurs dispositions pour effectuer les travaux dans les délais fixés; que, par suite de difficultés survenues entre la municipalité et l'autorité préfectorale, les travaux durent être interrompus et que c'est seulement le 19 mars 1866 que le maire donna aux requérants l'ordre de les reprendre; que, dans ces circonstances, la ville de Marseille doit être déclarée responsable du préjudice que les sieurs Pot, Mauss et Trône peuvent avoir éprouvé par suite du retard apporté à l'exécution de leur entreprise;

En ce qui touche le retard apporté à la livraison des terrains;

Considérant qu'aux termes de l'article 4 du même traité les sieurs Pot, Mauss et Trône ne devaient avoir la jouissance des terrains acquis par eux qu'à mesure des livraisons que leur en ferait la ville; que ces livraisons devaient commencer trois mois au plus tard après l'approbation du traité et finir un an, au plus, après cette même époque; que, cependant, il résulte de l'instruction que les terrains n'ont pas été livrés dans les délais fixés; qu'il suit de là que les requérants, au cas où ils justifieraient que le retard ap-

porté par la ville à leur mise en jouissance des terrains leur a causé un préjudice, sont fondés à lui en demander réparation;

Sur le chef relatif au retard apporté à la radiation générale de l'inscription d'office prise au profit de la ville :

Considérant que, par l'article 9 du même traité, la ville s'était obligée à dégrever définitivement la totalité des terrains vendus et à consentir la radiation de l'inscription d'office prise à son profit, dès que les versements partiels effectués à la caisse municipale par les sieurs Pot, Mauss et Trône auraient atteint une somme qui, réunie à la valeur des travaux exécutés à ce moment et au prorata du cautionnement afférent à la portion de travaux exécutés, s'élèverait à la somme totale de 1.500.000 francs; et que pour assurer l'effet de cette clause le même article stipulait que les requérants pourraient, quand ils le jugeraient convenable, demander qu'il fût procédé à la vérification et à l'estimation des travaux exécutés pour en fixer le montant au moment de cette opération; que les requérants ont fait cette demande le 29 décembre 1868 et qu'au cas où ils justifieraient qu'à cette date ils avaient rempli les conditions exigées par l'article 9 pour obtenir le degrèvement de leurs terrains, la ville doit être tenue de les indemniser du préjudice qu'a pu leur causer le retard apporté à la vérification demandée par eux et prescrite par ledit article. (Arrêté annulé. Expertise contradictoire ordonnée à l'effet de rechercher quel préjudice a pu résulter pour les sieurs Pot, Mauss et Trône des retards apportés par la ville de Marseille dans l'exécution des travaux et la livraison des terrains. Les experts auront également à rechercher si, à la date du 29 décembre 1868, les entrepreneurs avaient rempli les conditions qui leur permettaient d'obtenir, aux termes de l'article 9, la radiation générale de l'inscription du privilège de la ville sur les mêmes terrains, et dans ce cas à évaluer le préjudice que le refus de la ville a pu leur causer. L'expertise sera faite par deux experts nommés, l'un par les requérants, l'autre par la ville de Marseille, et, en cas de désaccord entre eux, par un tiers expert qui sera désigné par le président de la section du contentieux. Les experts prêteront serment devant le préfet des Bouches-du-Rhône. Le procès-verbal d'expertise sera déposé au secrétariat du contentieux du Conseil d'État pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra. Dépens réservés pour être supportés par la partie qui succombera en fin de cause.)

(N° 640)

[27 juin 1879.]

Travaux publics. — Communes. — Etablissement d'une fontaine; modification de système, fonctionnement interrompu. — Faute. — Responsabilité. — (Commune de Bailly-Romainvilliers contre sieur Hanriau.) — *Retenue demandée par la commune pour garantie du bon fonctionnement pendant dix ans : réception constatant l'exécution des travaux conformes au marché : non-lieu à acccorder cette garantie non stipulée. — Compte : erreur de calcul alléguée, mais non établie : rejet. — Intérêts alloués du jour de la demande pour les seules sommes échues à cette date.— Capitalisation des intérêts dus pour plus d'une année, accordée du jour de la demande. — Décidé que l'entrepreneur ayant exécuté son contrat dans sa partie essentielle conformément aux besoins et aux intentions de la commune, n'était pas responsable des dépenses occasionnées par les travaux de soutènement d'une cabane destinée à abriter les appareils ou par les travaux de réparation ; d'une part, la substitution au système Héron d'un système de chaîne à chapelets a été acceptée par la commune qui n'en éprouve pas de préjudice ; d'autre part, la commune a pris à sa charge et exécuté la construction de la cabane, dont l'exécution défectueuse a causé les tassements, et de plus, elle a, par son défaut de curage des ruisseaux aboutissant à la fontaine et l'absence de surveillance des appareils, causé les interruptions signalées dans le fonctionnement desdits appareils.*

Vu la requête présentée pour la commune de Bailly-Romainvilliers, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 28 juin 1876, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Marne l'a condamnée à payer au sieur Hanriau, entrepreneur, notamment : 1° une somme de 165f,32 pour travaux de couverture et de peinture; 2° une somme de 328f,85 pour travaux de soutènement d'une cabane destinée à abriter les appareils d'une fontaine communale construite par le sieur Hanriau; 3° une somme de 758f,30 pour réparations effectuées à ces appareils; ce faisant, attendu que, par un traité du 10 mai 1872, le sieur Hanriau, inventeur d'un système de fontaines artificielles et automatiques, s'était engagé, moyennant une somme à forfait de 4.600 francs, à construire sur le ter-

ritoire de la commune de Bailly une fontaine dite de Héron; que, par suite de la mauvaise exécution du fonçage du puits, des excavations se produisirent dans le sous-sol, et le sieur Hanriau dut substituer une chaîne à chapelets au système de Héron et faire construire extérieurement une cabane pour abriter les nouveaux appareils; qu'en raison des excavations qui existaient dans le sous-sol, il s'est produit des tassements qui ont amené l'affaissement de la cabane et dérangé les appareils; que le sieur Hanriau doit donc être déclaré responsable des conséquences qu'ont produites les vices de la construction, notamment des travaux de soutènement et des réparations faites aux appareils; mais attendu en outre que, le contrat n'ayant pas été exécuté conformément aux stipulations primitives, la commune doit être garantie contre les accidents à venir et qu'il est facile de prévoir, et qu'une somme de 2.000 francs, qui restera dans la caisse de la commune, doit être affectée à cette garantie, si mieux n'aime le sieur Hanriau consentir une hypothèque d'égale valeur pour un délai de dix ans; attendu, en ce qui touche la somme allouée pour travaux de couverture et de peinture, qu'elle doit être ramenée à la somme de 163f,82, celle de 165f,32 étant le résultat d'une erreur d'addition; dire qu'il sera retranché des sommes allouées au sieur Hanriau par le conseil de préfecture : 1° une somme de 1f,50 sur le compte des travaux de peinture; 2° une somme de 328f,85 pour travaux de soutènement; 3° une somme de 758f,30 pour réparations faites aux appareils; ordonner que, sur la somme totale restant due au sieur Hanriau, il sera réservé, à titre de garantie, 2.000 francs que la commune requérante ne paiera qu'à l'expiration d'un délai de dix ans et dont elle servira l'intérêt à 5 p. 100; déclarer le sieur Hanriau responsable de tous les dégâts qui pourront se produire par suite de la construction défectueuse de la cabane, et le condamner aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Hanriau, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours de la commune de Bailly-Romainvilliers, ordonner le payement intégral de la somme fixée par le conseil de préfecture avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens; attendu que le traité prévoyait la construction d'une cabane pour abriter les appareils et mettait cette construction à la charge de la commune; qu'en fait, la cabane a été construite sur l'ordre de la commune et par des ouvriers choisis par elle; qu'ainsi, si elle a été mal faite, la faute en est à la commune; que les travaux de soutènement exécutés par le sieur Hanriau, pour remédier à ces défectuosités, doivent donc lui être remboursés;

qu'en outre, à raison de la mauvaise construction de la cabane, du défaut d'écoulement de l'eau des fossés voisins qui a produit des infiltrations dans le puits et dérangé les appareils, du défaut de surveillance de la machine et de la mauvaise direction qui lui a été donnée par les agents de la commune, la réparation des appareils est devenue nécessaire, et que la commune doit rembourser au sieur Hanriau le montant de ces réparations; attendu, enfin, en ce qui touche les travaux de peinture, que la commune ne justifie pas la réduction qu'elle veut faire opérer sur le chiffre alloué par le conseil de préfecture;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1154 du Code civil;

Sur les conclusions de la commune de Bailly-Romainvilliers tendant à ce que la somme de 165f,32, qui a été allouée au sieur Hanriau par l'arrêté attaqué, soit réduite à 163f,82 :

Considérant que la commune de Bailly soutient que le chiffre alloué par le conseil de préfecture n'aurait été obtenu que par suite d'une erreur de calcul, mais qu'elle ne fournit aucune preuve à l'appui de cette allégation;

Sur les conclusions de la commune de Bailly-Romainvilliers tendant à ce qu'il soit retranché du montant des sommes allouées au sieur Hanriau : 1° une somme de 328f,85 pour travaux de soutènement exécutés par le sieur Hanriau à la cabane destinée à abriter les appareils de la fontaine communale; 2° une somme de 758f,30 pour les réparations effectuées par le sieur Hanriau auxdits appareils :

Considérant, d'une part, que, par son traité du 10 mai 1872, le sieur Hanriau s'était engagé à installer à proximité du lavoir communal une fontaine de Héron automatique d'après un système inventé par lui, capable d'élever au moins 500 litres d'eau par heure à 1 mètre au-dessus du sol;

Considérant, d'autre part, que la commune avait pris à sa charge toutes les constructions qui pourraient être faites ultérieurement au-dessus du sol pour entourer les appareils;

Considérant que le procès-verbal de réception des travaux constate que le contrat a été exécuté dans sa partie essentielle, et que l'exécution répond aux besoins comme aux intentions de la commune; que, si le système de Héron a été en fait remplacé par un système de chaîne à chapelets, cette substitution a eu lieu du consentement de la commune, laquelle, d'ailleurs, n'allègue pas avoir souffert préjudice;

Considérant que, soit avant, soit depuis la réception des travaux,

des tassements se sont produits dans le puits et dans les murs de la cabane qui le surmonte et qu'il est résulté de ces tassements des détériorations et des arrêts dans le fonctionnement de la machine; que la commune soutient que ces accidents sont dus au mauvais procédé employé par le constructeur pour le fonçage du puits et à la manière défectueuse dont la cabane destinée à abriter les appareils a été édifiée par lui;

Mais considérant qu'ainsi qu'il a été dit plus haut, la construction de la cabane était à la charge de la commune, et qu'en fait elle a été construite sur l'ordre et sous la direction de l'autorité municipale par des ouvriers choisis par elle; qu'il résulte de l'instruction que cette construction a été mal faite; que ses fondations mal appuyées ont entraîné les tassements dont il s'agit et dérangé l'équilibre des appareils; que, de plus, il résulte également de l'instruction que, malgré les demandes réitérées de l'entrepreneur, d'une part, les fossés qui aboutissent à la fontaine n'ayant pas été régulièrement curés, il en est résulté des infiltrations d'eau sablonneuse qui ont gêné le jeu de la machine, et, d'autre part, ladite machine a été mal dirigée et insuffisamment surveillée par les agents de la commune; que, de ce qui précède, il résulte qu'il doit être tenu compte, par la commune de Bailly au sieur Hanriau, des travaux de soutènement et de réparation des appareils qu'il a dû exécuter à raison des faits ci-dessus rappelés; et que, la commune ne contestant pas les chiffres portés au compte du sieur Hanriau par le conseil de préfecture, il y a lieu de les maintenir;

Sur les conclusions de la commune de Bailly-Romainvilliers tendant à ce qu'une somme de 2.000 francs soit réservée sur le montant des sommes dues au sieur Hanriau pour lui servir de garantie pendant dix ans :

Considérant que le marché avait stipulé certains termes de payement, s'échelonnant de la fin du troisième mois qui suivrait la réception des travaux au 1er octobre 1877, sans réserver le droit à la commune d'opérer aucune retenue; que, si des accidents viennent à se produire, sans le fait de la commune, dans le fonctionnement des appareils, la commune pourra user des droits qui lui sont réservés par l'article 6 du marché et par lequel le sieur Hanriau s'est engagé à garantir : 1° la maçonnerie pendant dix ans; 2° pendant cinq ans, la bonne confection et le bon fonctionnement des appareils; mais qu'elle n'est pas fondée à demander qu'une somme de 2.000 francs reste dans sa caisse à titre de retenue sur les sommes dues par elle au sieur Hanriau;

En ce qui touche les conclusions du sieur Hanriau relatives aux intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé au sieur Hanriau, à partir du 24 mai 1876, les intérêts de la somme de 3.500 fr. due sur le montant du forfait à la date de l'arrêté; que, sur le surplus, soit 1.100 francs, 300 francs seulement étaient dus à la date du 10 avril 1877, jour ou le sieur Hanriau a demandé les intérêts dans son mémoire en défense; qu'ainsi, il y a lieu de lui accorder, à partir de cette date, les intérêts de ladite somme de 300 francs;

En ce qui touche les conclusions du sieur Hanriau relatives aux intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des intérêts des sommes allouées par le conseil de préfecture au sieur Hanriau ont été demandés le 10 avril 1877; qu'à cette date, les intérêts n'étaient dus pour une année entière que pour la somme de 1.475f,87; que, dès lors, et conformément à l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de décider que le sieur Hanriau aura droit aux intérêts des intérêts de ladite somme de 1.475f,87, à partir du 10 avril 1877... (Requête de la commune rejetée. Indépendamment des intérêts qui lui ont été alloués par l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture, le sieur Hanriau aura droit, à partir du 10 avril 1877 : 1° aux intérêts de 300 fr.; 2° aux intérêts des intérêts de 1.475f,87. Surplus des conclusions du sieur Hanriau rejeté. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 641)

[4 juillet 1879.]

Communes. — Pavage. — Taxes. — Réclamation. — Délai. — Publication du rôle. — Connaissance acquise. — (Ville de Paris contre héritiers Demion.) — *Alors même que la ville ne justifie pas de la publication du rôle rendu exécutoire, la réclamation du propriétaire imposé à une taxe de pavage cesse d'être recevable trois mois après qu'il a eu connaissance de son imposition par avertissement individuel, par commandement, et qu'il a acquitté des annuités.— La publication ultérieure du rôle n'a pas pour effet de relever ce contribuable de la déchéance précédemment encourue* (*).

(*) Voir 4 août 1876, Michon, 5 mai 1876, Mosnier(*Ann.* 1878, p. 819 et 88).

Vu le recours présenté au nom de la ville de Paris tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 18 mai 1877, dans la disposition par laquelle il a déclaré recevables les réclamations des héritiers Demion contre les taxes auxquelles ledit sieur Demion avait été imposé à raison des travaux de pavage de la rue Héricart et du boulevard Beauséjour, et a ordonné une expertise; ce faisant, attendu que, si les réclamations des héritiers Demion peuvent être regardées comme la reproduction d'une réclamation qui avait été formée par leur auteur le 19 janvier 1870, celle-ci était déjà tardive; qu'à la vérité les rôles n'ont été publiés qu'ultérieurement le 31 mars 1870 pour la rue Héricart et le 19 mai suivant pour le boulevard Beauséjour; mais que plus de trois mois avant de réclamer le sieur Demion avait eu connaissance, par des avertissements et des commandements, de la taxe mise à sa charge et avait même payé les premières annuités; que ces faits avaient fait courir contre lui le délai imparti pour les demandes en décharge ou réduction, déclarer non-recevables les réclamations des héritiers Demion relatives à la rue Héricart et au boulevard Beauséjour;

Vu le mémoire présenté pour les héritiers du sieur Demion, tendant à ce qu'il plaise, attendu que la publication du rôle est une formalité essentielle et qui peut seule faire courir le délai imparti aux contribuables pour réclamer contre leurs impositions; que pour la rue Héricart et le boulevard Beauséjour, la publication du rôle n'ayant eu lieu que postérieurement à la réclamation du sieur Demion, celle-ci était évidemment recevable, rejeter le recours de la ville; et statuant sur recours incident, attendu que le 19 janvier 1870 le sieur Demion avait également réclamé contre une taxe établie pour la rue Émeriau; qu'en ce qui touche cette rue, le rôle n'a été publié ni avant ni après la réclamation qui était, dès lors et à plus forte raison, recevable, annuler l'arrêté attaqué dans la disposition par laquelle il a déclaré non recevables comme tardivement présentées les réclamations relatives à la taxe établie pour la rue Émeriau;

Vu les anciens édits et règlements sur le pavage des rues de Paris;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791; celle du 11 frimaire an VII; l'avis du Conseil d'État du 25 mars 1807; les lois du 25 juin 1841, article 28, et 18 juillet 1837, article 44;

Vu la loi du 4 messidor an VII; les lois des 22 avril 1832 et 4 août 1844;

Sur le recours de la ville de Paris :

Considérant que la réclamation du sieur Demion, auteur des requérants, contre les taxes auxquelles il avait été imposé sur les rôles rendus exécutoires par le préfet de la Seine, le 6 septembre 1866 pour la rue Héricart et le 28 septembre 1868 pour le boulevard Beauséjour, n'a été formée devant le conseil de préfecture que le 19 janvier 1870; que s'il est vrai que lesdits rôles n'avaient pas été publiés, il est reconnu que le sieur Demion avait eu connaissance régulière des impositions dont s'agit par des avertissements individuels et des commandements plus de trois mois avant ladite date du 10 janvier 1870; que, par suite, la réclamation précitée était non recevable par application des lois ci-dessus visées du 21 avril 1832 et du 4 août 1844 et que la publication ultérieure des rôles qui a été faite les 31 mars et 19 mai 1870, n'a pu relever le sieur Demion de la déchéance précédemment encourue; que la ville de Paris est donc fondée à demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture dans les dispositions par lesquelles il a déclaré recevables les réclamations relatives à la rue Héricart et au boulevard Beauséjour;

En ce qui touche le recours incident des héritiers Demion :

Considérant que, si la ville ne justifie pas de la publication du rôle, rendu exécutoire le 23 décembre 1866 par le préfet de la Seine, sur lequel le sieur Demion avait été imposé à une taxe de pavage pour travaux effectués rue Émeriau au droit d'un immeuble lui appartenant, il est reconnu que le sieur Demion avait eu connaissance régulière de son imposition par avertissement individuel, commandement et avait acquitté des annuités de ladite taxe plus de trois mois avant la réclamation formée le 19 janvier 1870; qu'ainsi c'est avec raison que cette réclamation a été déclarée non recevable;

Art. 1er. — L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Seine est annulé dans les dispositions par lesquelles il a déclaré recevables les réclamations du sieur Demion contre les taxes auxquelles il avait été imposé pour le boulevard Beauséjour et la rue Héricart et ordonné une expertise sur lesdites réclamations.

Art. 2. — Les réclamations du sieur Demion contre les taxes auxquelles il avait été imposé pour le boulevard Beauséjour et la rue Héricart sont rejetées comme tardivement présentées.

Art. 3. — Le recours incident des héritiers Demion est rejeté.

(N° 642)

[4 juillet 1879.]

Communes. — Subventions spéciales. — (Sieur Adol.) *— Désaccord des experts. — Absence de tierce expertise. — Nullité.— Rapports d'experts ne contenant que des allégations contradictoires et dénuées de preuves sur l'existence ou l'importance des dégradations. — Long temps écoulé. — Impossibilité de procéder utilement à une expertise nouvelle. — Décharge.*

Vu la requête présentée pour le sieur Adol, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 7 septembre 1877, par lequel le conseil de préfecture du Morbihan l'a condamné à payer des subventions spéciales montant au chiffre total de 485 francs pour dégradations extraordinaires qu'il aurait causées par ses transports pendant l'année 1876 aux chemins de grande communication n°s 6 et 18 et d'intérêt commun n° 13, sur le territoire des communes de Caudan, Cléguer et Pontscorff; ce faisant, attendu, en la forme : 1° que c'est à tort que l'administration a choisi comme expert l'agent-voyer cantonal dans les attributions duquel se trouvaient placés les chemins dont s'agit, et qui avait instruit les demandes de subventions, et 2° que, par suite du désaccord des deux experts il aurait dû être procédé, conformément aux articles 14 et 17 de la loi du 21 mai 1836, à une tierce expertise; dire que l'expertise à laquelle il a été procédé est irrégulière; et, au fond, attendu : 1° que l'exploitation du requérant ne saurait être rangée au nombre de celles qui peuvent, aux termes de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, donner lieu à l'imposition de subventions spéciales; 2° qu'il n'est pas établi, d'ailleurs, que les chemins dont s'agit fussent en bon état de viabilité au 1er janvier 1876, et 3° qu'enfin l'instruction ne fournit pas la preuve de l'importance ni même de l'existence des dégradations qui auraient été causées par les transports du requérant; lui accorder la décharge demandée;

Vu les observations en défense présentées au nom des communes intéressées, tendant au rejet du pourvoi par les motifs que toutes les formalités prescrites par la loi ont été observées; que les chemins dont s'agit étaient entretenus en état de viabilité; que les dégradations causées par les transports de bois qu'a effectués le sieur

Adol ont été dûment constatés, et que le conseil de préfecture a eu tous les éléments nécessaires pour en apprécier l'importance;

Vu la loi du 21 mai 1836;

Considérant qu'aux termes des articles 14 et 17 de la loi ci-dessus visée du 21 mai 1836, les subventions spéciales qui peuvent être mises à la charge des entreprises industrielles dont les transports ont causé aux chemins vicinaux des dégradations extraordinaires doivent être réglées d'après des expertises contradictoires, et, qu'en cas de désaccord entre les experts, un tiers expert doit être désigné par le conseil de préfecture;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal de l'expertise ci-dessus visée, que les experts n'ont pu se mettre d'accord sur l'avis qu'ils avaient à émettre; que, dès lors, le conseil de préfecture ne pouvait pas, avant qu'il eût été procédé à une tierce expertise, imposer au requérant le payement d'une subvention spéciale;

Considérant que les rapports ci-dessus visés des experts ne contiennent, sur l'existence ou l'importance des dégradations qui auraient été causées, pendant l'année 1876, aux chemins de grande communication n°s 6 et 18, et d'intérêt commun n° 13, par les transports du sieur Adol, que des allégations contradictoires et dénuées de preuves; et que, d'autre part, eu égard au temps écoulé depuis l'époque où les dégradations auraient été commises, il ne serait pas possible de procéder utilement aujourd'hui soit à une tierce expertise, soit à une expertise nouvelle; que, dans ces circonstances, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens de la requête, il y a lieu d'accorder au sieur Adol décharge de la subvention spéciale à laquelle il a été imposé. (Arrêté du 7 septembre 1877 annulé. Décharge de la subvention. Frais d'expertise supportés par les communes intéressées à l'entretien des chemins.)

(N° 643)

[4 juillet 1879.]

Pensions civiles. — [Sieur Tarenne.] — *Démissionnaire pour refus de serment en* 1851, *réintégré dans ses fonctions en vertu du décret du* 12 *septembre* 1870. — *Pension allouée.* — *Retenues effectuées sans droit par le ministre sur les émoluments non touchés par le démissionnaire depuis* 1852 *jusqu'en* 1870. — *Annulation de la décision du ministre ordonnant ces retenues.*

Vu la requête présentée par le sieur Tarenne, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler une décision du 14 août 1878, par laquelle le ministre des finances a subordonné le payement des arrérages de sa pension de retraite au versement d'une somme de 2.490f,75, représentant les retenues qu'il aurait dû subir sur son traitement s'il avait continué d'exercer ses fonctions; ce faisant, attendu que le requérant a été considéré comme démissionnaire de ses fonctions pour refus de serment à la suite des événements du 2 décembre 1851; qu'il a été réintégré dans lesdites fonctions en vertu et par application du décret du 12 septembre 1870, qui a eu pour objet de réintégrer dans tous leurs droits et titres les fonctionnaires ayant perdu leur rang par suite des événements du 2 décembre 1851; mais qu'il n'a touché aucun traitement depuis le 19 mai 1852 jusqu'au 31 octobre 1870; que, dès lors, l'administration des finances n'était pas autorisée à prélever rétroactivement des retenues sur la pension allouée au sieur Tarenne sans qu'aucune réserve ait été insérée dans le décret de concession; que, d'ailleurs, une pension civile n'est saisissable que jusqu'à concurrence d'un cinquième, exonérer le requérant des retenues mises à sa charge, subsidiairement décider que lesdites retenues ne seront effectives que sur le cinquième de la pension;

Vu le décret du gouvernement de la Défense nationale du 12 septembre 1870;

Vu la loi du 9 juin 1853;

Considérant qu'en soumettant à des retenues les fonctionnaires de l'État, les articles 3 et suivants de la loi du 9 juin 1853 disposent que ces retenues seront prélevées sur leurs traitements, rétributions ou émoluments, et que, depuis le 19 mai 1852 jusqu'au 31 octobre 1870, le sieur Tarenne n'a touché ni traitement ni aucune autre rétribution de l'État; que, si une pension a été allouée au sieur Tarenne, en vertu et par application des dispositions exceptionnelles du décret du 12 septembre 1870, aucune disposition de loi ni de règlement n'autorisait le ministre des finances à réclamer au requérant le versement des retenues imputables sur des sommes qui n'ont pas été payées; que, dès lors, le sieur Tarenne est fondé à demander l'annulation de la décision du 14 août 1878 par laquelle le ministre des finances a subordonné au versement desdites retenues le payement des arrérages de sa pension de retraite;

Art. 1er. — La décision ci-dessus visée du ministre des finances est annulée.

(N° 644)

[4 juillet 1879.]

Travaux publics. — Compétence. — Occupation temporaire et extractions. — Dépôt de matériaux. — Autorisation non excédée. — Indemnité. — Compétence du conseil de préfecture. — (Sieurs Dubos, Capy et Cie contre sieurs Dupin et Varangot.)— *Annulation d'un arrêté du conseil de préfecture qui avait décliné sa compétence en se fondant sur ce que les entrepreneurs, en convertissant en lieu de dépôt un terrain dont l'occupation n'aurait été autorisée qu'en vue d'une extraction de matériaux, avaient excédé les droits qu'ils tenaient de l'arrêté préfectoral d'autorisation. — Décidé que l'autorisation, dans les termes où elle avait été sollicitée et accordée comprenait le droit de déposer des matériaux et déblais sur ledit terrain et que, dès lors, le conseil de préfecture était compétent pour connaître de la demande en indemnité formée par les propriétaires* (*).

Vu la requête présentée pour les sieurs Dubos, Capy et Cie par laquelle les requérants exposent que, par un arrêté du 24 novembre 1876, le préfet de la Seine les a autorisés à occuper temporairement diverses parcelles de terrains situées sur le territoire de la commune d'Issy et notamment un emplacement appartenant aux sieurs Dupin et Varangot ; qu'ainsi qu'il résulte du contexte dudit arrêté et du rapport du commissaire général de l'Exposition universelle qui y est visé, cette autorisation a été concédée en termes généraux pour les besoins du travail public dont les requérants étaient chargés et qu'ils l'avaient demandée spécialement en vue de se procurer une voie d'accès à une carrière voisine et un lieu de dépôt pour les déblais à provenir de cette carrière ; que, néanmoins, par un arrêté du 1er décembre 1877, le conseil de préfecture de la Seine, saisi d'une réclamation formée par les sieurs Dupin et Varangot au sujet de ladite occupation et d'une demande en indemnité présentée par ces propriétaires, a décidé que l'arrêté préfectoral précité n'avait autorisé les requérants qu'à occuper les terrains desdits sieurs Dupin et Varangot pour y faire des extractions de matériaux ; qu'en convertissant ce terrain

(*) Voir 10 mars 1876 (Commune de Gamaches, *Ann.* 1877, p. 1396).

en un lieu de dépôt, les requérants avaient excédé les droits qu'ils tenaient de l'arrêté du préfet, et que, par suite, il n'appartenait pas à la juridiction administrative de connaître de la demande en indemnité formée par les propriétaires dudit terrain ; la requête et le mémoire tendant à ce qu'il plaise au Conseil, dire que l'arrêté préfectoral précité, du 24 novembre 1876, contenait autorisation donnée aux requérants de déposer des déblais sur le terrain dont s'agit ; qu'ainsi, en usant dans ces conditions de la faculté d'occupation temporaire qui leur avait été accordée, les requérants n'ont pas outrepassé les droits qu'ils tenaient dudit arrêté; et que c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur la demande en indemnité dont les propriétaires du terrain l'avaient saisi ; annuler, en conséquence l'arrêté du conseil de préfecture du 12 décembre 1877 précité et condamner les sieurs Dupin et Varangot aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Dupin et Varangot tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par le motif qu'il résulte de l'arrêté préfectoral du 24 novembre 1876 et des termes dans lesquels a été visée dans ledit arrêté la demande des entrepreneurs ci-dessus dénommés à fin d'occupation temporaire, que l'autorisation qu'ils ont sollicitée du préfet et obtenue de lui avait exclusivement pour objet l'extraction de matériaux à tirer du terrain desdits sieurs Dupin et Varangot ; qu'en conséquence, en amoncelant sur ce terrain des quantités considérables de déblais provenant d'une carrière du voisinage, lesdits entrepreneurs ont excédé les droits qui leur avaient été conférés par l'arrêté précité du préfet de la Seine, et que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour connaître des indemnités que les exposants sont en droit de réclamer à raison de la modification dommageable que leur propriété a subie par le fait desdits entrepreneurs ;

Vu les observations additionnelles présentées pour les sieurs Dupin et Varangot dans lesquelles les défendeurs, sous toutes réserves au sujet des moyens qu'ils ont précédemment développés, exposent que l'extrait du plan cadastral ci-dessus visé, au vu duquel a été rendu l'arrêté préfectoral qui a autorisé l'occupation temporaire du terrain des exposants, n'a été joint au dossier que postérieurement au dépôt du pourvoi et du mémoire en défense; qu'à la vérité ledit plan porte une mention d'où l'on peut induire que l'occupation du terrain dont il s'agit a été autorisée en vue d'un dépôt de matériaux; mais qu'en tout cas, ce dépôt ne devait être que temporaire, et que, néanmoins, il a pris, par le fait des

auteurs du pourvoi, le caractère d'un acte permanent et définitif; qu'ainsi, tout au moins à ce point de vue, les conditions inhérentes à l'occupation temporaire ont été outre-passées; et que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour connaître de la demande en indemnité;

Vu les arrêts du Conseil du 7 septembre 1755 et du 20 mars 1780, la loi du 16 septembre 1807 et le décret du 8 février 1868;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que, par son arrêté du 24 novembre 1876, le préfet de la Seine a autorisé les sieurs Dubos, Capy et Cie à occuper temporairement plusieurs emplacements situés dans la commune d'Issy et notamment un terrain appartenant aux sieurs Dupin et Varangot; que cette autorisation, dans les termes généraux où elle était conçue, impliquait pour les entrepreneurs susdésignés la faculté de déposer sur les terrains occupés des matériaux ou des déblais, et qu'il résulte même des énonciations du plan annexé au rapport du commissaire général de l'Exposition, sur le vu duquel l'arrêté du préfet a été rendu, que l'autorisation d'occuper le terrain des sieurs Dupin et Varangot avait été spécialement demandée et accordée en vue d'y effectuer des dépôts de cette nature; que, dès lors, en déposant sur ledit terrain des déblais provenant d'une carrière qu'ils exploitaient, les requérants n'ont pas excédé la limite des droits qui leur avaient été conférés par l'arrêté précité; qu'en conséquence, il appartenait au conseil de préfecture de statuer sur les réparations qui pouvaient être dues aux propriétaires du terrain pour dommages résultant de ladite occupation; et que c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour connaître de la demande en indemnité formée par ces propriétaires;

Art. 1er. — L'arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 12 décembre 1877, est annulé.

Art. 2. — Les sieurs Dupin et Varangot sont condamnés aux dépens du présent pourvoi.

(N° 645)

[4 juillet 1879.]

Travaux publics. — Décompte. — (Sieur Sogno.) *— Frais, faux frais et réparations de dommages. — Déblais par la mine. — Route*

nationale obstruée par les débris.— Obligation pour l'entrepreneur d'y maintenir la circulation et de prévenir les accidents. — Dépense à la charge de l'entreprise en vertu des articles 18 et 19 des clauses et conditions générales. — Difficultés imprévues pour extraction dans le roc vif. — Demande en supplément de prix. — Expertise ordonnée : droits et moyens réservés, arrêté préparatoire : recours non recevable. — Arrêté ordonnant une expertise et prescrivant qu'elle ne devra porter que sur les extractions effectuées pendant une certaine période, ce qui exclut la période antérieure et constitue une solution définitive sur ce point : recours recevable : arrêté annulé. — Décidé au fond que l'entrepreneur n'a pas renoncé à demander un supplément de prix même pour la période antérieure et que dès lors l'expertise portera aussi sur les extractions effectuées dans le roc vif pendant cette période.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Sogno, tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Savoie, du 22 août 1877, relatif à diverses réclamations présentées par le requérant au sujet du décompte de son entreprise; ce faisant : 1° attendu que le requérant a été obligé de supporter des frais considérables pour maintenir la circulation et pour prévenir les accidents sur l'ancienne route nationale, fréquemment obstruée par des quartiers de roc provenant des déblais que l'entrepreneur a dû effectuer au moyen de la mine; qu'à raison tant de leur caractère exceptionnel que du chiffre auquel elles se sont élevées, lesdites dépenses ne sauraient être considérées comme rentrant dans les frais de diverses natures et dans les réparations de dommages qui doivent demeurer à la charge de l'entrepreneur, en vertu des articles 18 et 19 du cahier des clauses et conditions générales, décider que ledit entrepreneur a droit à être indemnisé du montant desdites dépenses; 2° attendu que les extractions pratiquées dans le roc vif n'ont pu être opérées qu'au prix de difficultés et de dépenses non prévues à l'époque de l'adjudication, que le surcroît de charges imposé de ce chef à l'entrepreneur a été le résultat d'études incomplètes des ingénieurs qui ne s'étaient pas assez exactement rendu compte de la nature des masses rocheuses à attaquer au moyen de la mine, et que les dépenses non prévues auxquelles l'entrepreneur a dû faire face ont été encore aggravées par une modification au tracé primitif, adopté en cours d'exécution, et qui a eu pour effet d'augmenter notablement le cube des déblais de roc; qu'en ordonnant une expertise sur cette partie des réclamations de l'entrepreneur,

le conseil de préfecture a, à tort, écarté des vérifications confiées aux experts les extractions opérées antérieurement au 23 juillet 1876; qu'en effet, la lettre que le requérant a adressé à ladite date à l'ingénieur dirigeant les travaux ne contenait aucune renonciation expresse ou implicite au droit qu'avait le requérant de se prévaloir des difficultés d'exécution ci-dessus énoncées; ordonner qu'il sera procédé, au besoin après expertise, à la révision du prix porté au bordereau sous le n° 2, pour déblais de roc vif exploité à la mine, et que cette revision s'appliquera aux opérations de l'espèce effectuées pendant toute la durée de l'entreprise; dire en outre que les intérêts des sommes dues au requérant lui seront payés à partir de la demande qu'il en a faite, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations en défense, ensemble le recours incident présentés par le ministre des travaux publics, tendant, sur le premier chef, à ce que le recours du sieur Sogno soit rejeté, par le motif que le requérant était tenu de faire disparaître les obstacles par lui apportés à la circulation sur la voie publique et de prendre les précautions nécessaires pour prévenir les accidents pouvant résulter des extractions de roc au moyen de la mine; que les dépenses dont il réclame le remboursement rentrent d'ailleurs dans les frais divers dont les entrepreneurs sont tenus aux termes des articles 18 et 19 du cahier des clauses et conditions générales; sur le second chef, à ce qu'il soit décidé que la demande du requérant ayant pour objet une revision du prix porté au bordereau pour les extractions de roc à la mine, doit être écartée par application de l'article 59 du devis et de l'article 42 du cahier des clauses et conditions générales; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné la vérification par experts des faits allégués pour obtenir cette revision; qu'en tout cas, le requérant n'ayant fait aucune réserve, dans sa lettre du 23 juillet 1876, relativement aux prétendues difficultés imprévues qu'il aurait rencontrées au cours des travaux d'extraction, l'expertise ne saurait porter sur les opérations antérieures à la date de la lettre précitée;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'arrêt du Conseil du 17 juin 1721, l'ordonnance du 4 août 1731 et la loi des 19-22 juillet 1791;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit décidé que le sieur Sogno a droit à une indemnité, à raison des frais extraordinaires qu'il aurait supportés, pour maintenir la circulation sur l'ancienne route nationale n° 202, pendant la construction de la nouvelle route :

Considérant qu'il est reconnu que l'ouverture de la route nouvelle au flanc du rocher dit de la Rochette ayant nécessité l'emploi de la mine, des quartiers de roc ont été fréquemment projetés sur la partie de la route nationale n° 202 qui bordait le pied du rocher;

Considérant que le requérant était tenu d'enlever ces matériaux, qui faisaient obstacle à la circulation sur la voie publique, et qu'il lui incombait également de prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents que la chute de ces matériaux eût pu occasionner; que les dépenses que le requérant a dû faire pour ce double objet rentrent dans la catégorie des frais et faux frais de l'entreprise et des réparations de dommages, qui doivent demeurer à la charge de l'entrepreneur, conformément aux articles 18 et 19 du cahier des clauses et conditions générales;

Sur les conclusions du requérant tendant à ce qu'il soit admis à établir qu'il aurait droit à un supplément de prix à évaluer par experts, pour les extractions pratiquées dans le roc vif, à raison des difficultés imprévues que cette nature d'opérations auraient présentées, et sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les extractions opérées avant ou après la lettre dudit requérant du 23 juillet 1876, ensemble sur le recours incident formé par le ministre des travaux publics, relativement à l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture :

Considérant que l'arrêté attaqué, en ordonnant une vérification par experts sur les faits allégués par le sieur Sogno, a pris une mesure d'instruction purement préparatoire qui ne fait pas obstacle à ce que l'administration conteste au fond le droit du sieur Sogno à un supplément de prix ; que, dès lors, cette disposition de l'arrêté n'est pas susceptible d'être déférée directement au Conseil d'État, et que le recours incident dirigé par le ministre des travaux publics contre ladite disposition n'est pas recevable;

Mais considérant qu'en ordonnant la vérification susdite le conseil de préfecture a décidé qu'elle porterait exclusivement sur les extractions faites dans le roc vif, postérieurement à une lettre du sieur Sogno, en date du 23 juillet 1876;

Considérant qu'en limitant ainsi les opérations des experts, le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Sogno relative aux extractions antérieures à la date ci-dessus ; qu'ainsi ledit sieur Sogno est recevable à se pourvoir contre cette disposition de l'arrêté ;

Au fond :

Considérant que, par sa lettre dudit jour, le sieur Sogno s'est

borné à s'interdire toute réclamation ultérieure à raison d'une augmentation sur le cube des déblais de roc, et qu'il ne résulte d'aucune des énonciations de cette lettre que le requérant ait entendu renoncer au droit de réclamer un supplément de prix à raison de difficultés imprévues que les extractions antérieures avaient pu présenter; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que l'examen des experts porterait exclusivement sur les extractions pratiquées postérieurement à la date de ladite lettre. (L'expertise portera sur les conditions dans lesquelles ont été effectuées les extractions dans le roc vif pratiquées par le sieur Sogno, sans distinction entre celles desdites opérations qui ont précédé ou suivi la lettre dudit sieur Sogno, en date du 23 juillet 1876. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision. Surplus des conclusions du sieur Sogno et recours incident du ministre des travaux publics rejetés. Dépens réservés pour être supportés par celle des parties qui succombera en fin de cause.)

(N° 646)

[4 juillet 1879.]

Travaux publics. — Décompte. — Droits d'octroi sur les matériaux. — Augmentation de prix. — Demande en remboursement. — Difficultés imprévues de transport. — Sol d'une route exhaussée. — Arrêté ordonnant une expertise tous droits réservés. — Caractère préparatoire. — Recours non recevable. — (Administration de l'assistance publique contre sieurs Roche et de Launay.) — *Décidé, par application du cahier des charges de l'entreprise (hospice des Incurables d'Ivry), que l'entrepreneur n'avait pas droit au remboursement des sommes représentant les taxes d'octroi établies en cours d'exécution et acquittées par lui sur les matériaux employés: le cahier des charges excluait toute augmentation des prix à raison des variations de la valeur des matériaux ou de la main-d'œuvre* (*).

(*) Voir 12 août 1854 (Ville de Tarascon, *Ann.* 1855, p. 143); 7 juin 1865 (Driot, *Ann.* 1865, p. 750); 10 juin 1868 (Asphaltes, *Ann.* 1869, p. 507); 17 janvier 1873 (Jacquot, *Ann.* 1875, p. 77); 10 mai 1878 (Péquart, *Ann.* 1879, p. 751). — Cons. Aucoc, *Conférences*, 2e édition, t. II, p. 313; Christophle, t. I, p. 237; Chatignier et Barry, 8e édition, p. 162.

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour l'administration générale de l'Assistance publique à Paris, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté, du 17 janvier 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Seine, saisi de plusieurs réclamations présentées par les sieurs Roche et de Launay, entrepreneurs des travaux de terrasse et de maçonnerie de l'hospice des incurables à Ivry, a décidé : 1° que l'administration de l'Assistance publique rembourserait aux sieurs Roche et de Launay, avec intérêts à 5 p. 100 à partir du 30 juillet 1874, jour de la demande, les sommes que ceux-ci justifieraient avoir payées pour droits d'octroi perçus sur les matériaux par eux employés à la construction dudit hospice; 2° qu'il serait procédé à une expertise contradictoire à l'effet de constater si l'abaissement du sol de la route donnant accès au chantier desdits entrepreneurs, opéré au cours des travaux, a occasionné aux susnommés des difficultés et des frais de transport imprévus à raison desquels ils pourraient avoir droit à un supplément de prix ; ce faisant, attendu : 1° que le prix des matériaux avait été fixé à forfait et que le payement de droits d'octroi rentrait dans les charges éventuelles que les entrepreneurs étaient tenus de supporter, en vertu des articles 14 et 23 du cahier des charges annexé à leur adjudication ; 2° que, si le niveau de la route, donnant accès au chantier desdits entrepreneurs, a été modifié au cours de l'exécution des travaux, ce fait ne saurait engager la responsabilité de l'administration de l'Assistance publique, qui y est demeurée étrangère et qui n'avait subordonné aucune des stipulations contenues dans le cahier des charges à l'état de viabilité dans lequel se trouveraient les voies publiques, dont les entrepreneurs pourraient faire usage ; décider, d'une part, que ladite administration n'est pas tenue de rembourser aux sieurs Roche et de Launay le montant des droits d'octroi qu'ils ont acquittés ; d'autre part, qu'aucune indemnité n'est due auxdits entrepreneurs pour aggravation des frais de transport des matériaux qu'ils ont employés; condamner en outre lesdits entrepreneurs aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté par les sieurs Roche et de Launay tendant au rejet du pourvoi, par le motif: 1° que la perception, au profit de la commune d'Ivry, de droits d'octroi sur les matériaux de construction n'étant pas entrée dans les prévisions qui ont servi de base au cahier des charges et au bordereau des prix annexés à l'adjudication, les entrepreneurs ont droit au remboursement du montant desdits droits ; 2° que la disposition de l'arrêté attaqué qui a prescrit une expertise en vue

de vérifier l'importance des frais imprévus de transport qui ont pu être imputés aux exposants par l'effet des travaux exécutés en cours d'exécution sur la route accédant à leur chantier, est une décision purement préparatoire contre laquelle l'administration de l'Assistance publique n'est pas recevable à se pourvoir directement devant le Conseil d'État; qu'en tout cas, lesdits entrepreneurs sont fondés à réclamer un supplément de prix à raison de l'aggravation imprévue des frais de transports de matériaux qui est résultée du fait ci-dessus rapporté;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche le remboursement des droits d'octroi :

Considérant qu'aux termes de l'article 23 du cahier des charges de l'entreprise des travaux de terrasse et de maçonnerie à exécuter à l'hospice des Incurables d'Ivry, dont les sieurs Roche et de Launay se sont rendus adjudicataires, les entrepreneurs ne pouvaient réclamer aucune augmentation, en raison des variations que la valeur, soit des matériaux, soit de la main-d'œuvre, aurait pu éprouver pendant le cours de l'exécution du marché; que, dès lors, en admettant que le prix des matériaux employés dans ladite entreprise ait pu être augmenté en cours d'exécution de travaux, par l'effet d'établissement de taxes d'octroi dans la commune d'Ivry, lesdits entrepreneurs ne pouvaient être admis à s'en prévaloir pour réclamer un supplément de prix; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture de la Seine a condamné l'administration de l'Assistance publique à rembourser à ces entrepreneurs, avec intérêts du jour de leur demande, une somme égale à celle qu'ils justifieraient avoir acquittée, pour droits d'octroi perçus dans ladite commune sur les matériaux employés à la construction de l'hospice des Incurables;

En ce qui touche la disposition de l'arrêté ci-dessus visé qui a ordonné une expertise à l'effet de rechercher si, par suite de l'abaissement du sol d'une route, les sieurs Roche et de Launay ont éprouvé des difficultés imprévues pour le transport de leurs matériaux et d'évaluer l'augmentation de prix à laquelle ils pourraient avoir droit de ce chef :

Considérant qu'en ordonnant cette expertise, l'arrêté attaqué n'a pas préjugé la question de savoir si une indemnité était due aux entrepreneurs; qu'il a fait réserve expresse de tous les droits et moyens des parties quant au fond, aussi bien que des dépens; et qu'ainsi ladite disposition est une décision purement préparatoire contre laquelle l'administration de l'Assistance publique n'est pas recevable à se pourvoir devant le Conseil d'État;

Art. 1er. — (Arrêté annulé dans celle de ses dispositions par laquelle il a décidé que l'administration de l'Assistance publique rembourserait aux sieurs Roche et de Launay, avec intérêts à partir du 30 juillet 1874, les sommes que ces entrepreneurs justifieraient avoir payées pour droits d'octroi perçus dans la commune d'Ivry sur les matériaux employés à la construction de l'hospice des Incurables.)

Art. 2. — (Surplus des conclusions de l'administration générale de l'Assistance rejeté.)

Art. 3. — (Il sera fait masse des dépens faits devant le Conseil d'État qui seront supportés, moitié par l'administration de l'Assistance publique et moitié par les sieurs Roche et de Launay.)

(N° 647)

[4 juillet 1879.]

Travaux publics. — *Dommages.* — (Ministre des finances contre sieur Revon.) — *Vues droites supprimées, privation d'air et de lumière par suite de la construction d'une maison d'éclusier sur un terrain domanial situé entre une propriété particulière et la Saône, précédemment affecté au service de l'écluse et de la navigation.* — *Non lieu à indemnité.* — *Rejet des objections tirées par le propriétaire réclamant de diverses décisions judiciaires desquelles il prétendait faire résulter un droit de vue illimité sur ledit terrain.* — *Procédure.* — *Conseil d'Etat.* — *Qualité pour se pourvoir.* — *Ministre des finances.* — *Ministre des travaux publics.* — *Intervention et conclusions par ce dernier fonctionnaire devant le Conseil d'Etat.* — *Recevabilité.* — *Le ministre des finances n'a pas qualité pour se pourvoir au nom de l'Etat contre un arrêté du conseil de préfecture qui a statué sur une demande d'indemnité pour dommages résultant de l'exécution d'un travail public entrepris par l'administration des ponts et chaussées (dans l'espèce, construction d'une maison d'éclusier sur un terrain domanial affecté au service de la navigation).* — *C'est au ministre des travaux publics seul qu'il appartient de se pourvoir.* — *Lorsque le ministre des finances s'est pourvu au Conseil d'Etat dans une instance où son collègue le ministre des travaux publics avait seul qualité pour se pourvoir au nom de l'Etat, et que ce dernier fonctionnaire a pris dans l'in-*

stance devant le Conseil d'Etat des conclusions tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué, il y a lieu de statuer sur ces conclusions. — Domaines nationaux. — Terrain contigu à la Saône. — Vente d'une parcelle voisine. — Réserves au profit de l'Etat. — Droits de vue. — Droit de construire. — Décidé qu'un terrain contigu à la Saône dont l'Etat est propriétaire faisait autrefois partie du lit de la rivière et qu'à l'époque où la parcelle voisine avait été vendue nationalement à un tiers, en l'an IV, le susdit terrain avait été réservé par l'Etat en vue du service d'une écluse et comme aisance d'un pont ; qu'il n'avait jamais eu le caractère de voie publique et que l'administration avait pu remplacer par une maison éclusière le bâtiment servant de bureau et de magasin à l'éclusier : le propriétaire voisin ne saurait donc se plaindre de la privation de vue, d'air ou de lumière que la nouvelle construction peut occasionner.

Vu le recours présenté par le ministre des finances, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 20 décembre 1876, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Saône a décidé qu'en bâtissant une maison éclusière à deux mètres seulement de la façade de la maison du sieur Revon, et en supprimant ainsi quatre vues droites que cette maison possédait sur la Saône, l'État a porté atteinte aux droits du sieur Revon, et par lequel il a ordonné une expertise à l'effet de rechercher si la construction de la maison éclusière a eu effectivement pour résultat de masquer les vues dont jouissait la maison du sieur Revon et de priver d'air et de lumière les appartements correspondants aux quatre fenêtres ouvertes en face de la maison éclusière; ce faisant, attendu qu'avant de former devant le conseil de préfecture une action en dommages-intérêts contre l'État, le sieur Revon avait porté devant le tribunal civil de Gray et devant la cour d'appel de Besançon une demande ayant pour objet de faire reconnaître son droit de vue sur le terrain domanial et de faire condamner l'État à démolir la maison éclusière; que l'État avait ensuite déféré à la cour de cassation l'arrêt de la cour de Besançon qui avait admis sur le premier point la prétention du sieur Revon; qu'ainsi, au moment où a statué le conseil de préfecture, il y avait litispendance, et que par suite ledit Conseil aurait dû surseoir jusqu'à ce que la cour de cassation se fût prononcée sur le mérite du pourvoi dont elle était saisie; attendu d'autre part que l'arrêté attaqué a violé les dispositions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, en désignant d'office trois experts pour procéder à l'expertise, dans le cas où les parties ne nommeraient pas elles-mêmes leurs experts dans un délai de hui-

taine à partir de la notification; et attendu enfin, au fond, que le sieur Revon ne possède pas un droit de vue illimité sur le terrain domanial qui s'étend entre sa propriété et la Saône, que ce terrain n'a jamais été affecté à la circulation publique, que sa destination est de faciliter la manœuvre de l'écluse et l'accès du pont de Gray, et que, dès lors, l'administration a pu, en vertu de son droit de propriété, élever sur ce terrain une maison éclusière en observant, par rapport aux bâtiments du sieur Revon, la distance prescrite par l'article 678 du Code civil, dire que c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise, et que le préjudice dont se plaint le sieur Revon ne peut donner lieu à une demande d'indemnité contre l'État;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Revon, tendant au rejet du recours avec dépens, intérêts et intérêts des intérêts échus, attendu que, le pourvoi en cassation n'étant pas suspensif, le conseil de préfecture n'était pas tenu de surseoir à statuer pour cause de litispendance; attendu, d'autre part, que si le conseil de préfecture a désigné trois experts pour le cas où les parties en cause ne choisiraient pas elles-mêmes leurs experts, il n'a pas renoncé pour cela à ordonner une tierce-expertise si les experts sont en désaccord, et que rien ne s'oppose à ce que cette tierce-expertise soit confiée à l'ingénieur en chef du département; et attendu, au fond, que le terrain domanial, sur lequel donnent quatre fenêtres de la maison de l'exposant, a de tout temps constitué une dépendance du chemin de halage et du pont de Gray; que le sieur Revon a donc pu y acquérir un droit de vue directe; que, d'ailleurs, un de ses auteurs, le sieur Présemblé, a été autorisé en 1836, par un arrêté d'alignement, à bâtir à la limite même du terrain possédé par l'État, et qu'enfin un arrêt de la cour d'appel de Besançon, du 22 janvier 1868, a reconnu que l'État ne peut pas sans indemnité supprimer les jours qui ont été ouverts par le sieur Revon, sur la parcelle domaniale, en vertu du droit qui appartient à tous d'user des choses communes;

Vu les observations du ministre des travaux publics dans lesquelles le ministre déclare conclure à l'annulation de l'arrêté attaqué du conseil de préfecture de la Haute-Saône, par les mêmes motifs que ceux invoqués par le ministre des finances; ensemble un avis du Conseil général des ponts et chaussées du 4 décembre 1878;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

En ce qui touche le recours du ministre des finances:

Considérant que les dommages, à raison desquels le sieur Revon

a formé une demande d'indemnité devant le conseil de préfecture résulteraient de l'exécution des travaux entrepris par l'administration des ponts et chaussées ; que, dès lors, le ministre des finances est sans qualité pour déférer au Conseil d'État l'arrêté qui a prononcé sur ladite demande; mais que le ministre des travaux publics, auquel il appartient de se pourvoir au nom de l'État contre l'arrêté du conseil de préfecture, a pris devant le Conseil d'État des conclusions tendant à ce que cet arrêté soit annulé;

En ce qui touche le recours du ministre des travaux publics :

Sans qu'il soit besoin d'examiner les moyens de forme dirigés par le ministre contre l'arrêté attaqué ;

Considérant que pour reconnaître le droit du sieur Revon à une indemnité, l'arrêté attaqué s'est fondé sur ce que la Cour d'appel de Besançon aurait décidé, par deux arrêts du 22 janvier 1868 et du 14 février 1876, que ledit sieur Revon avait non-seulement pu ouvrir à la limite même de sa propriété des jours d'aspect directs donnant sur le terrain domanial contigu à la Saône, mais encore avait acquis le droit de jouir de ces jours et d'en conserver les avantages à l'encontre de l'État, qui se trouverait obligé de respecter ses vues droites et de bâtir à une distance supérieure à celle prévue par l'article 678 du Code civil ;

Mais considérant que, par son arrêt du 22 janvier 1868, la cour d'appel de Besançon s'est bornée à annuler un jugement du tribunal de première instance de Gray, rendu à la date du 21 mai 1867, et condamnant le sieur Revon à supprimer les fenêtres par lui ouvertes dans le mur de sa maison qui fait face à la Saône ; que cet arrêt a simplement constaté que les auteurs du sieur Revon avaient pu régulièrement pratiquer des vues droites à la limite séparative de leur propriété et de celle de l'État, et que l'État n'était pas fondé à en demander la suppression ;

Considérant en outre que, par son arrêt du 14 février 1876, la cour d'appel de Besançon s'est déclarée incompétente pour statuer sur les dommages-intérêts qui étaient réclamés à l'État par le sieur Revon, à raison du préjudice résultant pour lui de la construction de la maison éclusière, et que cette déclaration d'incompétence, ainsi que l'a reconnu la cour de cassation, s'applique aussi bien à l'examen du point de savoir s'il est dû ou non une indemnité au sieur Revon, qu'à l'application du montant de cette indemnité ;

Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que le terrain contigu à la Saône dont l'État est propriétaire et sur lequel il a construit une maison d'éclusier, faisait autrefois partie du lit de la Saône, et qu'à l'époque où la parcelle voisine a été vendue na-

tionalement par acte du 27 thermidor an IV au sieur Denis Fort, auteur du sieur Revon, ledit terrain a été réservé par l'État en vue du service de l'écluse et comme aisance du pont de Gray; qu'il n'a jamais eu le caractère de voie publique, et que l'administration y a depuis longtemps établi un petit bâtiment servant de bureau et de magasin à l'éclusier; qu'en remplaçant ce bâtiment par une maison éclusière, elle n'a pas changé l'affectation du terrain dont il s'agit, et qu'elle continue à l'utiliser pour le service de la navigation; qu'elle a, d'ailleurs, élevé sa construction à deux mètres du mur de la maison appartenant au sieur Revon; et que, dès lors, le préjudice dont ce dernier se plaint, et qui consiste dans la privation de la vue dont il jouissait antérieurement ainsi que dans la privation d'air et de lumière pour les pièces de son habitation situées du côté de la rivière, n'est pas de nature à lui ouvrir droit à indemnité... (Recours du ministre des finances rejeté : arrêté annulé.)

(N° 648)

[4 juillet 1879.]

Travaux publics. — Dommage. — Modification du niveau des voies publiques au devant d'un immeuble par suite de la construction d'un pont. — Immeuble placé en contre-bas. — Difficulté d'accès. — Appréciation de l'indemnité.— (Sieur Bazin contre sieur Séguin et Cie.)

Vu le recours formé pour le sieur Bazin tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer un arrêté du 9 janvier 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Seine ne lui aurait alloué qu'une indemnité insuffisante à raison du dommage qui aurait été causé à un immeuble lui appartenant par l'établissement du pont de l'Isle-Saint-Denis, en condamnant les sieurs Séguin pris comme société des ponts de l'Isle-Saint-Denis, et, à défaut de payement par eux, le département de la Seine à payer audit sieur Bazin une indemnité de 500 francs; ce faisant, attendu que, par suite de la construction du pont en 1844, l'immeuble du sieur Bazin, qui était précédemment en contre-haut de la rue dite du Port et du chemin de halage de la Seine, se trouve actuellement en contre-bas d'environ 2 mètres de la route départementale n° 18 établie au lieu de l'ancienne rue du Port et de la route établie sur le quai de la Seine; qu'on ne

peut accéder desdites routes à la maison Bazin qu'au moyen d'escaliers; qu'il y a en outre privation partielle de jour et de lumière et que l'immeuble, occupé par un trottoir, a subi une dépréciation considérable; qu'il y a lieu de fixer l'indemnité due au sieur Bazin, conformément aux conclusions de son expert, à 34.176f,45, condamner les sieurs Séguin et Cie ès-nom, le préfet de la Seine et l'État à payer ladite somme, avec intérêts de droit, et à supporter les dépens y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour le sieur Séguin, tendant à ce qu'il plaise, attendu que l'établissement du pont et des routes y aboutissant n'a causé aucun dommage à l'immeuble Bazin; qu'en tout cas, le dommage qui aurait pu être subi serait plus que compensé par la plus-value résultant desdits travaux, rejeter le recours; statuant sur recours incident, réformer l'arrêté attaqué en ce qu'il a condamné les sieurs Séguin à payer une indemnité de 500 francs, les décharger de toute condamnation, condamner le sieur Bazin aux dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, celle du 16 septembre 1807;

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Seine a reconnu qu'une indemnité est due au sieur Bazin à raison du dommage qui est résulté, pour un immeuble dont il est propriétaire à Saint-Denis et qui est occupé par un marchand de vin-traiteur, de ce que, lors de la construction du pont de l'Isle-Saint-Denis, le niveau de la rue du Port et du quai de la Seine a été modifié le long de l'immeuble Bazin pour établir les accès du pont et de ce qu'actuellement lesdites voies se trouvent de près de 2 mètres en contre-haut du sol dudit immeuble;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que l'indemnité allouée par l'arrêté attaqué est insuffisante et qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en la fixant à 3.000 francs... (Indemnité fixée à 3.000 francs avec intérêts à partir du 20 novembre 1875, jour où ils ont été demandés devant le conseil de préfecture. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Bazin et recours incident des sieurs Séguin rejetés. Les sieurs Séguin sont condamnés aux dépens devant le Conseil d'État.)

(N° 649)

[11 juillet 1879.]

Cours d'eau non navigables. — Travaux d'amélioration. — Contribution à la dépense. Taxes syndicales. — Degré d'intérêt. — Moulin aliéné avant les travaux. — Ancien propriétaire déchargé de la taxe afférente à ce moulin. — (Sieurs Cochois-Marsilly et consorts contre le syndicat de la Haute-Seine.) — *Procédure.- — Conseil de préfecture. — Arrêté reconnaissant l'obligation pour chacun de contribuer à la dépense selon son intérêt, mais laissant à des experts le soin de déterminer ce degré d'intérêt au vu des lieux et des titres. Caractère préparatoire en ce qui touche le degré d'intérêt. Discussion réservée et recevable après l'expertise jusqu'à la décision définitive; pas de chose jugée, malgré l'absence de recours contre l'arrêté préparatoire. — Expertise. — Frais. Dépens. — Quoiqu'il ne puisse être prononcé de condamation aux dépens en matière de contributions directes et de taxes assimilées (taxes syndicales pour amélioration d'un cours d'eau non navigable), les frais d'expertise sont à la charge de celui qui succombe. Mais celui-ci ne doit les supporter que dans la proportion de sa part contributive au payement de la dépense. — Prétendue absence de visa des textes législatifs dans l'arrêté attaqué : grief manquant en fait.*

Vu la requête présentée au nom des consorts Cochois-Marcilly, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 16 juin 1876, par lequel le conseil de préfecture de l'Aube a rejeté leur demande en réduction de la taxe qui leur avait été imposée par le syndicat de la haute Seine, à raison de l'intérêt que le propriétaire du moulin de Sauvage avait, à l'exécution des travaux, opérés sur le canal de Sauvage et des frais d'expertise; ce faisant, attendu que c'est en 1855 qu'un arrêté préfectoral a ordonné l'exécution de divers travaux sur le canal de Sauvage, et que, par acte sous seing privé du 17 septembre 1852, enregistré à Angluze le 17 décembre, les requérants avaient aliéné le moulin de Sauvage; que, dès lors, ils doivent être déchargés de toute taxe, à raison de l'intérêt que le propriétaire du moulin avait à ces travaux; attendu que c'est à tort que, pour rejeter leur demande, le conseil de préfecture s'est fondé sur le motif qu'un arrêté du 29 juillet 1870,

passé en force de chose jugée, avait décidé qu'ils devaient être imposés à raison du moulin de Sauvage; que cet arrêté était interlocutoire, et que, dès lors, les parties étaient recevables à le discuter jusqu'à l'arrêté définitif; attendu, d'autre part, que le dispositif de cet arrêté du 29 juillet 1870 se borne à reconnaître que les requérants sont tenus de contribuer au payement de la taxe, sans déterminer qu'elle serait due à raison du moulin de Sauvage; et que c'est à tort que, pour déterminer l'étendue et la portée de cette décision, le conseil de préfecture s'est référé aux motifs qui la précèdent; attendu, en la forme, que le conseil de préfecture a violé l'article 13 du décret du 12 juillet 1865, en ce qu'il n'a pas visé, dans l'arrêté attaqué, les dispositions de loi dont il a fait application; attendu enfin que c'est contrairement aux dispositions des lois du 14 floréal an XI et du 21 avril 1832, lesquelles décident qu'il n'est pas prononcé de condamnation aux dépens, en matière de contributions directes, que le conseil de préfecture a, dans l'arrêté attaqué, condamné les requérants aux dépens en matière de taxes syndicales assimilées aux contributions directes; pour tous ces motifs, accorder aux requérants la réduction demandée avec telles conséquences que de droit;

Vu le mémoire en défense présenté au nom du syndicat de la haute Seine, tendant à ce qu'il plaise au Conseil maintenir l'arrêté attaqué et rejeter la demande en réduction; attendu que les requérants ont négligé de se pourvoir contre l'arrêté interlocutoire de 1870; que les délais d'appel sont expirés; que, dès lors, ledit arrêté est passé en force de chose jugée et qu'il a été ainsi statué définitivement sur la responsabilité, en ce qui concerne le moulin de Sauvage; attendu, d'autre part, que le dispositif d'un jugement peut être interprété par ses motifs, et que les motifs de l'arrêté attaqué déterminent la responsabilité des requérants, en ce qui concerne le moulin de Sauvage, sans que le dispositif renferme rien qui y soit contraire; attendu, en la forme, que le conseil de préfecture a visé les dispositions de lois dont il a fait application; attendu enfin que les frais d'expertise, en matière de contributions directes, sont supportés par la partie qui succombe et que ce sont ces frais que, sous le nom de dépens, l'arrêté a mis à la charge des requérants;

Vu les observations du ministre des travaux publics, tendant au rejet de la requête, par les motifs exposés dans le mémoire présenté au nom du syndicat;

Vu les lois des 14 floréal an XI, 16 septembre 1807, 21 avril 1832 et les décrets du 22 juillet 1806 et du 12 juillet 1865;

Sur le moyen tiré de la violation de l'article 13 du décret du 12 juillet 1865 :

Considérant que l'arrêté attaqué vise les dispositions législatives dont le conseil de préfecture a fait l'application ;

Au fond :

Considérant qu'aux termes du dispositif de l'arrêté du 29 juillet 1870 du conseil de préfecture, d'un côté, les héritiers Marcilly pris collectivement d'une part, les époux Cochois-Marcilly d'autre part, enfin les époux Philéas Faure étaient reconnus avoir, chacun et divisément, un intérêt aux travaux exécutés au canal de Sauvage et être tenus, chacun également, de part et portion dans la somme de 1.067f,53 ; que, d'autre côté, cette part et portion devait être déterminée par des experts, lesquels auraient à constater, au vu des lieux et par l'examen des titres produits, l'intérêt de chacune des parties ;

Considérant que, par la disposition ci-dessus, il a été définitivement jugé que les parties désignées étaient tenues de contribuer au payement des taxes syndicales perçues à l'occasion des travaux exécutés au canal de Sauvage, dans la proportion de leur intérêt, mais qu'en ce qui concerne la détermination de la part contributive de chacune desdites parties, l'arrêté s'est borné à ordonner une expertise et n'était dès lors qu'une mesure préparatoire ; qu'ainsi les requérants sont recevables à discuter la part contributive qui leur a été imposée par l'arrêté du 28 juin 1876, après l'expertise ordonnée en vertu de l'arrêté du 29 juillet 1870, dont les termes ont été ci-dessus rappelés ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et des pièces jointes au dossier, notamment de l'acte de vente fait sous seing privé, en date du 17 septembre 1852, et enregistré à Angluze le 17 décembre suivant, et qu'au surplus il n'est pas contesté que les époux Cochois-Marcilly avaient cessé, avant l'époque où les travaux ont été exécutés au canal de Sauvage, d'être propriétaires du moulin de Sauvage ; que, dès lors, ils sont fondés à soutenir que le moulin ne devait pas entrer dans l'évaluation de la taxe à laquelle ils ont été imposés et à demander que leur cotisation soit réduite de la part afférente audit moulin et fixée par les experts à la somme de 480f,58 ;

En ce qui touche la condamnation aux dépens :

Considérant que les frais d'expertise, en matière de contributions directes et de taxes assimilées, doivent être supportés par la partie qui succombe et qu'il n'est pas contesté que ce sont seulement ces frais que, sous le nom de dépens, le conseil de préfecture a mis à la charge des requérants ;

Mais considérant que ceux-ci sont fondés à soutenir qu'ils ne doivent supporter les frais de l'expertise que dans la proportion de leur part contributive telle qu'elle a été déterminée par la disposition qui précède... (Il est accordé aux époux Cochois-Marcilly décharge de la taxe de 480f,58 à laquelle ils ont été imposés sur les rôles du syndicat de la haute Seine, à raison du moulin de Sauvage. Les sommes que les requérants aurait versées, tant en principal qu'en intérêts, en exécution de condamnations dont il leur est accordé décharge, leur seront remboursées. La part des époux Cochois-Marcilly, dans les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé, est fixée à la somme de 57 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précèdent. Surplus des conclusions du requérant rejeté.)

(N° 650)

[11 juillet 1879.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Demande en décharge. — Commune riveraine prétendant n'avoir pas la mitoyenneté. — Question préjudicielle. — Sursis par le conseil de préfecture. — (Sieur Emmery.) — *Lorsqu'un propriétaire, riverain d'un cours d'eau non navigable, demande décharge ou réduction d'une taxe de curage, le conseil de préfecture ne peut pas, pour surseoir à statuer sur cette réclamation, se fonder sur ce que la commune, sans contester sa qualité de riveraine, prétendrait n'avoir aucun droit de mitoyenneté sur le cours d'eau et n'être pas tenue au curage, et sur ce qu'il y aurait là une question préjudicielle de propriété à faire décider par les tribunaux civils. — Les cours d'eau ne sont pas susceptibles d'appropriation privée. Rejet de l'objection tirée de ce que ce ruisseau, traversant autrefois la propriété du réclamant, aurait été détourné de son ancien lit dans un fossé bordant l'immeuble* (*).

Vu la requête présentée par le sieur Emmery tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du 11 janvier 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure a sursis à statuer

(*) Voir 19 janvier 1877 (Ministre des travaux publics, *Ann.* 1877, p. 1128); — 24 novembre 1876 (Villedary, *Ann.* 1878, p. 1606); — 6 mars 1869 (Mauduit. *Ann.* 1869, p. 457).

sur sa demande en décharge d'une taxe de curage de 289f,50, à laquelle il a été imposé en 1876, pour le ruisseau du Got, par le motif qu'il appartenait d'abord aux tribunaux civils de décider la question de mitoyenneté dudit ruisseau entre lui et la commune de Nieul; — Ce faisant, attendu que la commune de Nieul est riveraine du ruisseau du Got et n'a pu renoncer à son droit de mitoyenneté et se soustraire ainsi aux charges du curage; attendu, d'ailleurs, que le maire de Nieul est intervenu dans l'instance engagée par le requérant devant le conseil de préfecture sans être autorisé par le conseil municipal de Nieul, renvoyer le requérant devant le conseil de préfecture pour y être statué au fond sur sa demande;

Vu le mémoire en défense présenté par le maire de Nieul-sur-Mer, tendant au rejet de la requête par le motif que le ruisseau du Got traversait anciennement la propriété du sieur Emmery, et qu'il a été détourné vers 1848 dans le fossé séparant la propriété du sieur Emmery, d'un chemin communal, que depuis lors la commune n'en a pas acquis la mitoyenneté et ne doit pas supporter le curage;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Sans qu'il y ait lieu de statuer sur le moyen de forme:

Considérant qu'il n'est pas contesté que le ruisseau dit le Got coule aujourd'hui dans le lit dont le curage a été prescrit par l'arrêté préfectoral du 12 mars 1875 et que le fait allégué que ce ruisseau aurait été vers 1848 détourné de son ancien lit à travers la propriété du sieur Emmery, dans un fossé bordant ladite propriété, ne saurait changer son caractère de cours d'eau;

Considérant que, pour surseoir à statuer sur la réclamation du sieur Emmery contre la taxe de curage qui lui était imposée, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que la commune de Nieul, sans contester sa qualité de riveraine du ruisseau du Got, soutenait qu'elle n'avait pas de droit de mitoyenneté sur ce cours d'eau, qu'elle n'en devait donc pas supporter le curage, et sur ce qu'il y avait là une question préjudicielle de propriété à faire décider par les tribunaux civils;

Mais considérant que les cours d'eau ne sont pas susceptibles d'appropriation privée, qu'il n'y avait donc pas lieu de s'arrêter à l'exception opposée par la commune; qu'il appartient au conseil de préfecture, en vertu de l'article 4 de la loi du 14 floréal de l'an XI, de statuer en matière de curage sur toutes les contestations relatives au recouvrement des rôles, aux réclamations des individus imposés et à la confection des travaux; qu'ainsi c'est à

tort que le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure a sursis à statuer sur la demande du sieur Emmery, jusqu'à ce que les tribunaux civils aient décidé la question de mitoyenneté du ruisseau du Got entre lui et la commune de Nieul-sur-Mer;

Art. 1er. — L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Charente-Inférieure est annulé.

Art. 2. — Le sieur Emmery est renvoyé devant ledit conseil de préfecture pour qu'il y soit statué ce qu'il appartiendra sur sa demande en décharge ou réduction de sa taxe de curage.

(N° 651)

[11 juillet 1879.]

Travaux publics. — Entreprise résiliée. — Indemnités distinctes accordées à l'entrepreneur : 1° pour pertes résultant de la résiliation ; 2° pour privation de bénéfices. — Appréciation des chiffres. —Intérêts et capitalisation.— (Sieur Foucaux.)— *Frais d'expertise et tierce expertise mis en totalité à la charge de l'administration qui avait refusé toute indemnité pour privation de bénéfice. Partage des dépens faits devant le Conseil d'Etat.*

Vu la requête présentée pour le sieur Foucaux, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 16 février 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Mayenne a fixé à la somme insuffisante de 12.246f,12 l'indemnité à laquelle il a droit, pour privation de bénéfices sur l'entreprise résiliée des travaux de construction des écluses de la Benâtre, Briassé et Persigand sur la Mayenne dont il était adjudicataire, et a décidé qu'il serait déduit de cette somme celle de 3.286f,97, qui lui avait été antérieurement accordée, pour pertes éprouvées par suite de la résiliation de son entreprise; ce faisant, attendu, en la forme, que la tierce expertise est irrégulière, le tiers expert n'ayant pas entendu l'exposant, et ayant, au contraire, entendu les agents de l'administration; que l'arrêté du conseil de préfecture est irrégulier, comme n'étant pas motivé; que cet arrêté alloue une indemnité, différente de celles proposées par les trois experts, et ne donne aucun motif à l'appui de cette décision; au fond, que le tiers expert n'a pas tenu compte, dans ses évaluations, de deux éléments importants de décision, d'une part les traités passés par le requérant avec plusieurs fournisseurs et qui lui assuraient des bénéfices certains, d'autre

part, les prix beaucoup moins élevés et moins rémunérateurs que ceux de l'entreprise de l'exposant, fixés en 1874 pour une entreprise d'écluses sur la même rivière, qui se présentait dans des conditions analogues; ce qui démontre que le sieur Foucaux aurait réalisé des bénéfices importants, ainsi que l'a établi son expert, dans un rapport très détaillé; que le conseil de préfecture n'a pu, sans violer l'autorité de la chose jugée, déduire de l'indemnité qu'il allouait pour privation de bénéfices l'indemnité déjà fixée pour les pertes matérielles éprouvées par suite de la résiliation; que c'est à tort que les deux tiers des frais d'expertise ont été mis à la charge de l'exposant; que ces frais doivent être supportés entièrement par l'administration, qui avait refusé toute indemnité; fixer l'indemnité due par l'État au requérant, pour privation de bénéfices, à la somme de 53.765f,65, représentant le dixième du montant des travaux, rabais déduit, subsidiairement à la somme de 50.480f,01 proposée par son expert, dire que la somme de 3.286f,97 précédemment allouée ne sera pas déduite de la nouvelle indemnité, condamner l'État en tous les frais d'expertise et de tierce expertise et aux dépens;

Vu les observations en défense et recours incident présentés par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réduire l'indemnité, pour privation de bénéfices, à la somme de 9.584f,50 proposée par le tiers expert, dire, *conformément* aux conclusions de la requête, qu'il ne sera *pas fait* déduction de la somme déjà allouée pour pertes éprouvées, rejeter le surplus des conclusions du sieur Foucaux, par les motifs, en la forme, qu'aucune disposition de loi n'obligeait le tiers expert à entendre le sieur Foucaux, que l'arrêté attaqué est suffisamment motivé; au fond, que le tiers expert a fait une évaluation très équitable de l'indemnité due au sieur Foucaux; que celui-ci ne saurait prendre, comme points de comparaison, des prix appliqués à une entreprise toute différente et qui présentait, pour les transports, des difficultés moins grandes que l'entreprise qui a été résiliée; que le requérant s'est d'ailleurs abstenu de concourir à la nouvelle adjudication de son entreprise résiliée, qu'il présente à tort comme très avantageuse pour lui, bien qu'il pût à ce moment obtenir, avec un rabais de 4 p. 100 l'entreprise qu'il avait primitivement soumissionnée avec un rabais de 10 p. 100;

Vu la décision du Conseil d'État, statuant au contentieux, du 6 février 1874;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil;

Vu le décret du 12 juillet 1865, sur le mode de procéder devant les conseils de préfecture;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux des ponts et chaussées, du 16 novembre 1866;

Sur le moyen tiré de l'irrégularité de la tierce expertise :

Considérant qu'aucune disposition de loi n'obligeait le tiers expert à entendre l'entrepreneur; que celui-ci a d'ailleurs eu communication du rapport du tiers expert et a pu présenter ses observations sur ce rapport au conseil de préfecture; que, dès lors, le sieur Foucaux n'est pas fondé à soutenir que la tierce expertise a été irrégulière;

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué ne serait pas motivé :

Considérant que l'arrêté du conseil de préfecture, bien que n'indiquant pas les éléments de l'indemnité allouée, se réfère au rapport du tiers expert et aux résultats de l'instruction; que, dès lors, ledit arrêté ne saurait être annulé, pour défaut de motifs et violation des prescriptions de l'article 13 du décret du 12 juillet 1865;

Au fond :

Considérant que le tiers expert, pour évaluer l'indemnité due au sieur Foucaux à raison de la privation de bénéfices résultant pour lui de la résiliation de son entreprise prononcée par application de l'article 34 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, a tenu compte des conditions dans lesquelles le sieur Foucaux s'était rendu adjudicataire et des circonstances diverses, qui auraient pu influer sur les bénéfices de l'entreprise; qu'il sera fait une équitable évaluation de l'indemnité due au sieur Foucaux en la fixant, conformément à l'avis du tiers expert, à la somme de 9.584f,50;

Considérant que cette indemnité, allouée pour privation de bénéfices, est complètement distincte de celle de 3.286f,97 précédemment allouée au sieur Foucaux pour les pertes résultant de la résiliation, et doit se cumuler avec cette première indemnité, et non pas se confondre avec elle, ainsi que l'a décidé à tort le conseil de préfecture;

Sur les frais d'expertise et les dépens :

Considérant qu'il y a lieu de mettre la totalité des frais d'expertise et de tierce expertise à la charge de l'administration, qui avait refusé toute indemnité pour privation de bénéfices, et de condamner l'État à la moitié des dépens devant le Conseil d'État;

Art. 1er. — L'arrêté ci-dessus du conseil de préfecture de la Mayenne, du 16 février 1877, est réformé dans les dispositions par lesquelles il a : 1° fixé à la somme de 12.246f,46 l'indemnité due au sieur Foucaux pour privation de bénéfices; 2° décidé que la somme de 3.286f,97, précédemment allouée pour pertes résultant de la résiliation, serait déduite de la nouvelle indemnité; mis les deux tiers des frais d'expertise à la charge du sieur Foucaux.

Art. 2. — L'indemnité due par l'État au sieur Foucaux pour privation de bénéfices est fixée à la somme de 9.584f,50.

Art. 3. — Le sieur Foucaux aura droit aux intérêts et aux intérêts des intérêts tels qu'ils ont été déterminés par le conseil de préfecture. Les intérêts des intérêts échus le 25 avril 1877 seront capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à partir de cette date.

Art. 4. — L'État est condamné aux frais d'expertise et de tierce expertise et à la moitié des dépens faits devant le Conseil d'État.

Art. 5.— Le surplus des conclusions du sieur Foucaux est rejeté.

(N° 652)

[11 juillet 1879.]

Travaux publics.— Compétence.— Dommage. — Refus d'alignement sur l'emplacement d'une rue projetée. — Indemnité.— Compétence du conseil de préfecture.— Expertise.— (Ville d'Alger contre sieur Alçay.) — *Lorsqu'un maire, en vue de ménager les intérêts de sa ville, refuse de délivrer un alignement pour bâtir sur un terrain qui doit être exproprié en partie pour le prolongement projeté d'une rue classée, il appartient au conseil de préfecture de statuer sur la demande d'indemnité formée par le propriétaire du terrain à raison de ce refus* (*). — *Un refus d'alignement motivé sur l'éventualité du prolongement d'une rue qui doit absorber en partie le terrain du demandeur cause à celui-ci un dommage de nature à ouvrir à son profit un droit à indemnité. — Dès lors, c'est avec raison qu'une expertise a été ordonnée à l'effet de reconnaître l'existence et l'importance du dommage* (**).

(*) Voir *Conférences* de M. Aucoc, 2e édit., t. II, n° 746 et arrêts cités.

(**) Voir note sous l'arrêt du 18 juillet 1873 (Lemarié, *Ann.* 1875, p. 850) et aussi (Labille, 26 mai 1869, *Ann.* 1870, p. 550).

Vu la requête présentée pour la ville d'Alger, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture d'Alger, du 23 novembre 1876, dans les dispositions par lesquelles ledit conseil s'est déclaré compétent pour statuer sur la demande en indemnité formée par le sieur Alçay, propriétaire d'un terrain situé rue de Constantine et rue Bugeaud prolongée, à raison du dommage que lui aurait causé le refus du maire de lui délivrer un alignement, et a ordonné une expertise pour rechercher et constater le préjudice éprouvé; ce faisant, attendu que le dommage, allégué par le sieur Alçay, ne provenait pas de l'exécution d'un travail public, et que sa demande en indemnité ne rentrait pas dans celles, sur lesquelles il appartient au conseil de préfecture de statuer, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; au fond, que le sieur Alçay n'a pas demandé un alignement conforme au plan général d'alignement, approuvé le 30 août 1855; que ce plan avait été fait en vue du prolongement de la rue Bugeaud, prolongement qui devait entraîner l'occupation d'une partie du terrain du sieur Alçay; que le sieur Alçay a présenté, au contraire, un projet de construction, qui barrait complètement le prolongement de la rue Bugeaud prolongée; que, si le conseil municipal s'était prononcé pour le déclassement de la rue Bugeaud prolongée, ce déclassement n'avait pas été prononcé et il ne pouvait être délivré un alignement au sieur Alçay, avant qu'il n'eût été statué sur ce déclassement, annuler l'article 2 de l'arrêté attaqué, et condamner le sieur Alçay aux dépens;

Vu le mémoire en défense, présenté par le sieur Alçay, tendant au rejet de la requête de la ville d'Alger, et à la condamnation de ladite ville aux dépens, par les motifs qu'il appartenait au conseil de préfecture de statuer sur une demande d'indemnité à raison d'un dommage, qui avait pour cause un refus d'alignement, fait par le maire, en vue de ménager les intérêts de la ville dans l'exécution d'un travail public consistant dans le prolongement de la rue Bugeaud; au fond, que le maire devait délivrer au sieur Alçay l'alignement qui lui était nécessaire pour bâtir et ne pouvait ajourner définitivement la délivrance de cet alignement, sous le prétexte qu'une partie du terrain devait être occupée par le prolongement de la rue Bugeaud; que le refus d'alignement, en empêchant le sieur Alçay d'élever une construction sur un terrain, qui n'avait de valeur que comme terrain à bâtir, lui a causé un préjudice dont il lui est dû réparation;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la compétence :

Considérant que, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il appartient au conseil de préfecture de prononcer sur les réclamations des particuliers, qui se plaignent des torts et dommages, provenant de l'exécution des travaux publics;

Considérant que le sieur Alçay est propriétaire, à Alger, d'un terrain non bâti situé rue de Constantine, et dont une partie devra être expropriée pour l'ouverture de la rue Bugeaud prolongée, qui est classée parmi les voies publiques de la ville d'Alger et figure au plan général d'alignement approuvé par décision du ministre de la guerre, du 30 août 1855; que le dommage allégué par le sieur Alçay provient de ce que le maire, en vue de ménager les intérêts pécuniaires de la ville dans l'exécution des travaux de prolongement de la rue Bugeaud, aurait refusé de lui délivrer l'alignement, qui lui était nécessaire pour bâtir sur son terrain ; qu'ainsi la demande d'indemnité formée par le sieur Alçay rentrait dans celles sur lesquelles il appartient au conseil de préfecture de statuer, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

Au fond :

Considérant que le refus du maire d'Alger de délivrer au sieur Alçay un alignement suivant l'état actuel de la voie publique, refus motivé sur l'éventualité de l'exécution des travaux de prolongement de la rue Bugeaud, en empêchant le sieur Alçay d'élever des constructions sur son terrain, a été de nature à lui causer un dommage dont il lui est dû réparation, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de reconnaître l'existence du dommage et d'évaluer l'indemnité qui peut être due;

Art. 1er. — La requête de la ville d'Alger est rejetée.

Art. 2. — La ville d'Alger est condamnée aux dépens.

(N° 653)

[11 juillet 1879.]

Travaux publics. — Dommage causé à un pont sur la Dordogne par le choc des cintres en charpente d'un autre pont en construction enlevés par une crue des eaux.—Demande d'indemnité.— Questions de force majeure et de responsabilité: retard dans le décintrement. — (Compagnie du pont de Saint-Jean-de-Blagnac contre sieur Barthélemy.)— *Nécessité d'expertise préalable. Annulation de l'arrêté*

rejetant sans expertise une demande basée sur des faits qui, s'ils étaient prouvés, seraient de nature à donner droit à une indemnité (*). *Renvoi devant le conseil de préfecture. — Dépens réservés.*

Vu la requête présentée pour la Société anonyme du pont de Saint-Jean-de-Blagnac, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, du 22 décembre 1876, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a rejeté la demande en dommages-intérêts formée par ladite société contre le sieur Barthélemy, entrepreneur des travaux de construction du pont de Sainte-Foy, sur la Dordogne; ce faisant, attendu que deux des cintres en charpente du pont que construisait le sieur Barthélemy ont été enlevés, le 9 novembre 1875, par une crue de la Dordogne, et venant heurter la travée du pont de Saint-Jean-de-Blagnac y ont causé de graves dommages; que ces dommages sont le résultat de la faute du sieur Barthélemy qui était en retard de quatorze mois sur l'époque fixée par son traité avec l'administration pour la livraison du pont de Sainte-Foy, et qui, d'ailleurs, avait eu, entre le jour du décintrement des voûtes ordonné par les ingénieurs et celui de l'accident, un délai plus que suffisant pour enlever les cintres devenus une cause permanente de danger, étant donnés la saison et le régime des eaux de la Dordogne, dire que le sieur Barthélemy est responsable des dommages causés au pont de Saint-Jean-de-Blagnac, le 9 novembre 1875, par l'effet de la crue de la Dordogne qui a poussé contre la travée dudit pont les cintres du pont de Sainte-Foy, ordonner que le montant du dommage sera fixé par un ou trois experts nommés conformément à la loi et lesquels auront à préciser : 1° le coût des réparations déjà faites; 2° le coût des réparations à faire; 3° la diminution des recettes et sa durée; dire que les sommes dues par le sieur Barthélemy porteront intérêt à dater du 22 janvier 1876, jour de la demande; condamner le sieur Barthélemy aux dépens;

Vu le mémoire en défense produit pour le sieur Barthélemy, tendant au rejet de la requête et à la condamnation de la société requérante aux dépens, par le motif que l'accident arrivé au pont de Saint-Jean-de-Blagnac est le résultat d'un cas de force majeure qui n'a été précédé d'aucune faute dudit sieur Barthélemy; qu'entre le décintrement des voûtes et le jour de l'accident, il n'y avait pas

(*) Voir les arrêts des 12 février et 26 novembre 1857 (Bullot, Girard, *Ann.* 1857. p. 344, et 1858, p. 207); — 28 juillet 1876 (de Senneville et Rivière, *Ann.* 1878, p. 800 et 803); — 3 août 1877 (Grandjean, *Ann.* 1878, p. 1214); — 22 novembre 1878 et 23 janvier 1880 (Chemin de Lyon, *Ann.* 1879, p. 1506, e 1880, p. 1012); — 4 avril 1879 (Brossette. *Ann.* 1880, p. 601).

un espace de temps suffisant pour démonter les cintres et qu'au moment de la crue toutes les précautions indiquées par la prudence ont été prises par l'entrepreneur;

Vu le mémoire en réplique du sieur Barthélemy, par lequel l'exposant déclare persister dans ses précédentes conclusions, par les motifs déjà exprimés et en outre par celui qu'en admettant même qu'il y ait eu retard de la part dudit sieur Barthélemy, d'abord dans la livraison du pont et ensuite dans le démontage des cintres, ce retard ne pouvait constituer une faute engageant la responsabilité de l'entrepreneur à l'égard de tiers vis-à-vis desquels il n'avait aucun engagement;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant que la compagnie du pont de Saint-Jean-de-Blagnac, pour réclamer du sieur Barthélemy, entrepreneur des travaux de construction du pont de Sainte-Foy, sur la Dordogne, une indemnité à raison du dommage causé à une travée du pont de Saint-Jean-de-Blagnac par le choc de deux cintres de charpente enlevés par une crue de la rivière, se fondait sur ce que le dommage aurait eu pour cause la négligence de l'entrepreneur à enlever lesdits cintres après le décintrement des voûtes du pont; que le sieur Barthélemy soutenait, au contraire, que l'entraînement des cintres par les eaux ne pouvait être attribué qu'à un cas de force majeure, sans qu'il y ait eu faute de sa part;

Considérant que les faits allégués par la compagnie requérante étaient de nature, s'ils étaient prouvés, à motiver une indemnité à son profit; que, dans ces circonstances, le conseil de préfecture devait, avant de statuer au fond, ordonner qu'il serait procédé à une expertise contradictoire, conformément aux prescriptions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, et que c'est à tort que, sans l'avoir prescrite, il a rejeté la demande d'indemnité formée par la requérante. (Arrêté annulé. Renvoi des parties devant le conseil de préfecture, tous droits et moyens réservés, pour y être statué ce qu'il appartiendra, après expertise contradictoire, conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807. Dépens réservés pour être supportés par celles des parties qui succombera en fin d'instance.)

(N° 654)

[11 juillet 1879.]

Travaux publics. — Dommages. — Sources particulières détournées par les tranchées d'un chemin de fer. — Exercice d'un droit. — Non-lieu à indemnité. — Frais d'expertise mis à la charge des propriétaires réclamants (*). — (Compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Chamboredon et Brahic.)

Vu la requête présentée pour la compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture de l'Ardèche du 23 décembre 1876, par lequel ladite compagnie a été condamnée à payer diverses indemnités aux époux Chamboredon et au sieur Brahic, propriétaires à Saint-Paul-le-Jeune, pour suppression ou diminution de sources existantes dans leurs propriétés; ce faisant, attendu que si les tranchées ouvertes par la compagnie sur le parcours de la ligne d'Alais au Pouzin ont eu pour effet de tarir les sources existantes dans les propriétés du sieur Brahic et des époux Chamboredon, la compagnie, en opérant ces tranchées sur des terrains qui lui appartiennent, n'a fait qu'user de son droit de propriété; relever la compagnie des condamnations prononcées contre elle et condamner ledit sieur Brahic et lesdits époux Chamboredon en tous les dépens de première instance et d'appel, y compris les frais d'expertise et de tierce expertise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 552, 641 et 642 du Code civil;

Sur les conclusions de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée tendant à être déchargée des indemnités que l'arrêté attaqué a mises à sa place :

Considérant qu'en ouvrant des tranchées sur des terrains qui lui appartiennent, la compagnie a agi dans les limites de ses droits, et que si ces tranchées ont, en drainant le sol diminué ou fait disparaître des sources dont jouissaient antérieurement le sieur Brahic et les époux Chamboredon, ce fait ne saurait créer un droit à indemnité contre la compagnie au profit desdits propriétaires, qui ne prétendent pas avoir acquis par titre ou par prescription des droits à l'usage de ces sources; qu'il suit de là que c'est à tort que

(*) Voir l'arrêt du 14 décembre 1877 (Chemin de Lyon, *Ann.* 1879, p. 162.)

l'arrêté attaqué a condamné la compagnie à payer la somme de 306 francs au sieur Brahic et celle de 675 francs aux époux Chamboredon, et qu'il y a lieu de l'annuler;

En ce qui touche les dépens :

Considérant qu'il y a lieu de faire supporter les frais d'expertise et les dépens devant le Conseil d'État par le sieur Brahic et par les époux Chamboredon, chacun pour moitié. (Arrêté annulé. Frais d'expertise et dépens devant le Conseil d'État supportés par moitié par le sieur Brahic et par les époux Chamboredon.)

(N° 655)

[12 août 1879.]

Communes.— Travaux publics.— Distribution d'eau dans la ville de Brest.— Concession. — Interprétation du cahier des charges (*).— *Expertise ordonnée ; condamnation de la ville aux dépens.— Intérêts et intérêts des intérêts.*—(Sieur Branellec contre ville de Brest.) — *Décidé qu'en stipulant que, pendant la durée de la concession, l'eau des fontaines publiques ne ferait l'objet d'aucun trafic et que les habitants ne pourraient y puiser qu'au seau ou à la cruche, et en accordant au concessionnaire le droit d'établir des comptoirs pour la vente de l'eau, la ville n'avait pas subordonné à l'établissement d'un certain nombre de comptoirs réclamés par elle l'exécution de son obligation d'empêcher tout trafic de l'eau : renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué, après expertise, sur l'indemnité pouvant résulter pour le concessionnaire du dommage causé par l'inobservation de cette obligation.— Décidé que le monopole de la concession était limité aux quartiers connus sous le nom de l'annexion et aux parties murées de la ville (rive gauche) et que l'autorisation donnée par le maire et le préfet, d'établir des conduites d'eau en dehors de ce périmètre ne constituait pas pour le concessionnaire un droit exclusif : elle n'était qu'une simple permission de police. — Interruption de service par défaut de surveillance et mauvais état des appareils : Faits ne constituant pas un*

(*) Voir les arrêts des 29 janvier 1875 (ville du Havre, *Ann.* 1876, p. 1090); —14 mai et 30 juillet 1875 (Mergoud et La Châtre, *Ann.* 1877, p. 749 et 839); — 9 février 1877 (Fortin, *Ann.* 1877, p 1169); — 27 décembre 1878 (Nantes, *Ann.* 1879, p. 1747).

cas de force majeure : Amende régulièrement prononcée. — Expertise ordonnée par le Conseil d'Etat : Dépens. Lorsque le Conseil d'Etat ordonne une expertise, la partie qui la repoussait doit être condamnée aux dépens de l'incident (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Branellec tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 10 novembre 1876, par lequel le conseil de préfecture du Finistère a rejeté ses réclamations relatives à l'interprétation des diverses clauses du cahier des charges ; ce faisant attendu : 1° que la ville s'était engagée envers le requérant, aux termes de l'article 3 du traité de concession, aussitôt que les travaux de canalisation seraient achevés, à interdire que l'eau de ses fontaines fît l'objet d'aucun trafic, et que les habitants pussent y venir puiser de l'eau autrement qu'au seau ou à la cruche ; que, néanmoins, quand le requérant a, par lettre du 23 juin 1875, sommé la ville de remplir cet engagement, le maire s'y est refusé sous le prétexte que le concessionnaire avait établi un nombre insuffisant de comptoirs pour la vente de l'eau à la barrique; mais que l'article 2 du traité se borne à assurer à celui-ci le monopole de l'exploitation de ces comptoirs, sans lui imposer l'obligation d'en installer un nombre déterminé ; qu'ainsi la prétention de la ville est contraire aux articles 2 et 3 du traité de concession, et, en outre à l'article 7 qui fixe dans quel cas le concessionnaire peut être obligé à établir de nouvelles conduites ; attendu 2° que le port de commerce, quoique n'étant pas nominativement désigné au traité, doit être considéré comme compris parmi les quartiers auxquels le requérant a seul le droit de fournir de l'eau ; qu'en effet l'autorité municipale de Brest a, dans le principe, reconnu, notamment par lettres du 22 mai et du 10 juillet 1875, que la concession du sieur Branellec s'étendrait au port de commerce, et que, par suite, elle n'aurait pas dû porter ensuite atteinte à son monopole dans le quartier du port ; attendu 3° que si le service des eaux a manqué pendant quatre jours, du 29 juillet au 2 août 1875, dans le quartier de l'annexion, c'est à cause de la rupture d'un tuyau, et que ce cas de force majeure ne pouvait pas, d'après l'article 31 du cahier des charges, donner lieu à l'ap-

(*) Voir arrêts des 29 janvier 1875 (le Havre, *Ann.* 1876, p. 1090); — 17 mars 1876 (Sarlin, *Ann.* 1878, p. 13); — 28 juillet 1876 et 6 juillet 1877 (de Senneville, et Henry, *Ann.* 1878, p. 800 et 1083); — 27 juillet 1877, 30 juin 1876 (Sénard, Dallemagne et autres, *Ann.* 1878, p. 1172 et 695); — 2 août 1878 (Boucher, *Ann.* 1879, p. 1203).

plication d'une amende; décider que l'administration municipale de Brest sera tenue de publier un arrêté interdisant aux habitants de puiser de l'eau aux fontaines publiques autrement qu'au seau et à la cruche, et condamner la ville à payer au requérant une indemnité de 20 francs par jour, depuis le 1er juillet 1875 jusqu'au jour où sera publié l'arrêté dont il vient d'être parlé; déclarer que le port de commerce est au nombre des quartiers auxquels s'applique le traité de concession du 20 novembre 1873, et condamner la ville, pour avoir méconnu le droit exclusif du sieur Branellec à alimenter d'eau le port de commerce à payer au requérant une indemnité de 5 francs par jour, depuis le 24 octobre 1875 jusqu'au jour où elle aura remis les choses dans l'état où elles se trouvaient avant cette date; enfin, décharger le sieur Branellec de l'amende de 428 francs qui lui a été imposée à tort; condamner, en outre, la ville de Brest aux dépens et aux intérêts tel que de droit;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Brest tendant au rejet du pourvoi avec dépens, attendu: 1° qu'en soumissionnant le monopole des comptoirs destinés à la vente de l'eau par barriques, le sieur Branellec s'est implicitement engagé à établir un certain nombre de ces comptoirs; qu'il n'a pas voulu en établir plus d'un, au lieu de quatre qu'exigeaient les besoins de la population; et que le maire a pu en conséquence se refuser à prendre un arrêté interdisant aux habitants de puiser librement de l'eau aux fontaines publiques; attendu: 2° qu'il résulte du texte des articles 1, 2 et 5 du traité de concession du 20 novembre 1873, que le sieur Branellec n'a reçu le privilège d'établir une distribution d'eau que dans deux des trois quartiers de Brest qui sont situés sur la rive gauche de la Penfeld, à savoir: dans la partie murée et dans l'annexion, et que le port de commerce n'est pas compris dans le périmètre de la concession; que les habitants de ce quartier ayant à la vérité demandé, au mois de mars 1875, que les conduites fussent prolongées du côté du port, l'autorisation en a été donnée par le maire au concessionnaire, mais que cette permission lui a été donnée sous la réserve que la ville n'entendait pas lui conférer un privilège pour les fournitures d'eau au port de commerce; et attendu: 3° que l'interruption de service dans l'annexion qui a donné lieu à une amende de 428 francs contre le requérant, a été motivée non pas par un événement de force majeure, mais par le mauvais état d'entretien des appareils; que, dès lors, l'amende doit être maintenue;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Branellec dans lequel le requérant, après avoir exposé qu'il a, au cours du procès

actuel, établi deux nouveaux comptoirs pour la vente de l'eau à la barrique, que cependant le maire n'a pas défendu le libre puisage dans les fontaines publiques, et que les agissements de l'administration municipale en 1875 ont eu pour résultat de le déterminer à prolonger sa canalisation jusque sur le port de commerce, déclare persister dans ses précédentes conclusions, et demande subsidiairement que le Conseil d'État lui accorde, avec les intérêts des intérêts échus, l'indemnité par lui réclamée, à partir du jour où ont été installés les deux nouveaux comptoirs de vente, plus telle indemnité partielle que le conseil arbitrera pour défaut d'interdiction du libre puisage dans le quartier où a été établi dès l'origine le premier comptoir de vente, et condamner la ville de Brest à lui rembourser la dépense qu'a coûtée l'établissement de la canalisation du port de commerce ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Sur les conclusions du sieur Branellec tendant à obtenir une indemnité en réparation du préjudice qui est résulté pour lui de l'inexécution de la clause de son marché portant que les habitants ne pourraient pas, pendant la durée de la concession, puiser de l'eau aux fontaines publiques autrement qu'au seau et à la cruche :

Considérant que par l'article 1er du traité ci-dessus visé du 20 novembre 1873 le sieur Branellec s'est engagé envers la ville de Brest : 1° à distribuer chaque jour dans les quartiers connus sous le nom de l'annexion un volume d'eau de 250.000 litres ; 2° à livrer à l'administration municipale, si elle en fait la demande, un volume d'eau pouvant aller jusqu'à 500.000 litres par jour ; 3° à conduire les eaux du Prat-ar-Chaudy au réservoir de Paul-ar-Lachet ; 4° à organiser dans l'annexion et dans la partie murée de Brest, rive gauche, un service permanent de distribution d'eau à domicile par abonnements ; 5° à verser à la ville une somme de 5.000 francs par an, dès que les abonnements auront atteint 200 mètres cubes par jour ;

Considérant qu'aux termes de l'article 2 du même traité, la ville de Brest s'est engagée en échange envers le sieur Branellec à lui payer pendant 30 ans une subvention annuelle de 19.500 francs, et à lui concéder pendant ce délai le privilège exclusif d'avoir et de placer sous les rues, routes ou terrains de la ville les conduites destinées à la distribution de l'eau à domicile, ainsi que le monopole de l'établissement dans les quartiers désignés à l'article 1er, de comptoirs pour la vente de l'eau aux porteurs qui voudraient la transporter chez les particuliers, à l'aide de voitures ou de barriques ; et qu'il a été stipulé en outre dans le dernier para-

graphe de l'article 3, que pendant la durée de la concession, les eaux des fontaines publiques ne feraient l'objet d'aucun trafic, et que les habitants ne pourraient pas puiser de l'eau dans ces fontaines autrement qu'au seau ou à la cruche, y laver les voitures et y abreuver les animaux ;

Considérant qu'après avoir achevé les travaux de canalisation et autres mis à sa charge par son traité, le sieur Branellec a, par une lettre du 23 juin 1875, sollicité le maire de Brest d'assurer l'exécution de la dernière des dispositions ci-dessus rapportées, et que le maire s'y est refusé, par le motif que le concessionnaire n'avait établi qu'un seul comptoir de vente, et que, pour satisfaire aux besoins de la population, il aurait dû en établir quatre, trois dans la partie murée de Brest et un autre dans le quartier de l'annexion;

Mais considérant que l'établissement de comptoirs destinés à la vente de l'eau à la barrique ne figure pas parmi les engagements que le sieur Branellec a pris vis-à-vis de la ville de Brest dans l'article 1er de son traité, article qui énumère toutes les obligations qui sont à la charge de sa concession ; que l'article 2 ne s'occupe des comptoirs que pour accorder au sieur Branellec le droit exclusif d'en établir ; qu'en outre, aucune clause du traité ne détermine ni leur nombre, ni leur emplacement, ni leur débit, ni les conditions de leur fonctionnement ; tandis que les articles 5, 15, 20 et suivants fixent, au contraire, avec précision toutes les conditions auxquelles doivent satisfaire les conduites d'eau, les moteurs, les réservoirs, les bornes-fontaines, etc. ; qu'il suit de là que la ville ne s'est pas réservé, dans le traité qu'elle a conclu avec le requérant, le droit de lui imposer l'établissement d'autant de comptoirs de vente que l'administration municipale peut juger utile ; et que, dès lors, la ville n'est pas en droit de prétendre que l'exécution de la clause finale de l'article 3 du traité était subordonnée à l'établissement préalable des comptoirs de vente par elle réclamés ;

Considérant que le sieur Branellec est, en conséquence, fondé à demander une indemnité à raison du préjudice que lui aurait causé l'inobservation de cette clause, par suite du refus du maire de prendre les arrêtés de police nécessaires ; mais que l'état de l'instruction ne permet pas d'apprécier dès à présent l'importance de ce préjudice, et qu'il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour qu'il soit procédé, après une expertise contradictoire, à la liquidation de l'indemnité réclamée de ce chef par le requérant ;

Sur les conclusions du sieur Branellec tendant à obtenir une

indemnité à raison de ce que la ville de Brest aurait porté atteinte au monopole qu'il prétend avoir pour la fourniture de l'eau au quartier du port de commerce, et sur les conclusions subsidiaires du requérant tendant à ce que la ville soit condamnée à lui rembourser la dépense que lui a occasionnée la canalisation de ce quartier :

Considérant qu'aux termes de l'article 1er du traité du 20 novembre 1873, le sieur Branellec s'est rendu concessionnaire de la distribution d'eau à effectuer dans les quartiers connus sous le nom de l'annexion et dans la partie murée de Brest, rive gauche ; que le quartier du port de commerce n'est compris ni dans la partie murée de Brest ni dans l'annexion ; et que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à soutenir qu'en vertu de son traité de concession, il ait le droit exclusif de fournir l'eau potable au quartier dont il s'agit ;

Considérant, d'autre part, en ce qui touche ses conclusions subsidiaires, que le requérant ne produit aucune délibération par laquelle le conseil municipal de Brest aurait étendu au quartier du port de commerce les dispositions du traité du 20 novembre 1873; et que les arrêtés par lesquels le préfet et le maire l'ont autorisé à établir des conduites sous les voies publiques de ce quartier étaient de simples permissions de police qui n'ont pu lui conférer un droit exclusif;

Sur les conclusions du requérant tendant à être déchargé de l'amende de 428 francs qui lui a été imposée pour une interruption de service, du 29 juillet au 2 août 1875, dans le quartier de l'annexion :

Considérant que le sieur Branellec soutient à l'appui de cette réclamation que c'est un cas de force majeure, la rupture d'un tuyau, qui aurait amené l'interruption de service dont il s'agit; mais qu'il ne fournit aucune preuve à l'appui de cette allégation, et qu'il a été, au contraire, établi devant le conseil de préfecture que l'interruption, dans la fourniture de l'eau au quartier de l'annexion qui a motivé, en vertu de l'article 31 du traité de concession, l'application d'une amende de 428 francs contre le requérant, a eu pour causes tant le mauvais état des appareils qu'un défaut de surveillance de la part du concessionnaire;

En ce qui touche les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts de l'indemnité qui peut lui être due ont été demandés par le sieur Branellec le 19 février 1877; et que, dès lors, il y a droit à partir de cette date;

Considérant qu'il a réclamé les intérêts des intérêts échus le

7 novembre 1878; et qu'en vertu de l'article 1154 du Code civil, ils devront lui être alloués à dater dudit jour;

Art. 1er. — Le sieur Branellec et la ville de Brest sont renvoyés devant le conseil de préfecture du Finistère, afin qu'il soit procédé, après une expertise contradictoire, au règlement de l'indemnité qui peut être due audit sieur Branellec, à raison du préjudice que lui aurait causé l'inexécution par la ville de Brest de la clause portée au dernier paragraphe de l'article 3 du traité du 20 novembre 1873. (Intérêts de l'indemnité qui pourra être accordée alloués à partir du 19 février 1877 et capitalisés au 7 novembre 1878. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Ville de Brest condamnée aux dépens. Surplus des conclusions du sieur Branellec rejeté.)

(N° 656)

[12 août 1879.]

Communes. — Travaux publics. — Marché pour l'enlèvement des boues de la ville de Nice.—Interprétation du cahier des charges (*). — (Sieur Krohn et ville de Nice.) — *Mise en régie prononcée pour suspension du service de balayage, après avertissement donné la veille au maire qu'il ait à prendre ses dispositions pour éviter une interruption de service. Arrêté municipal de mise en régie non approuvé par le préfet et non notifié. Régularité. — Résiliation. — Reprise du matériel. — Résiliation prononcée au profit de l'adjudicataire à raison de la tolérance apportée par l'administration à l'infraction des conditions du cahier des charges stipulées en sa faveur, infraction qui augmentait les charges de l'entreprise (balayage non exécuté par les riverains, décharge par eux d'immondices sur la voie publique au lieu d'être mises directement au tombereau). Compte de régie établi en tenant compte des dépenses résultant de cette infraction au contrat. Reprise du matériel imposée à la ville comme conséquence de la résiliation. Résiliation prononcée du jour où elle a été demandée par l'entrepreneur bien que reposant sur des faits antérieurs à la demande. — Compte de régie. — Balayage d'un marché occupé par des cultivateurs et revendeurs seulement ; charge de l'entreprise ; non-lieu d'appliquer la clause*

(*) Voir l'arrêt du 4 mai 1877 (ville de Beziers, *Ann.* 1878, p. 853).

du contrat qui met ce balayage à la charge des marchands étalagistes ayant des places à demeure.—Demande tendant à ce que les dépenses de régie soient réduites aux dépenses minima prévues par le cahier des charges. — Rejet : aucune dépense de la ville n'a été inutile. — Abonnements passés par la ville après la mise en régie estimés à un chiffre de dépenses correspondant. — Provision versée à la caisse municipale par l'entrepreneur ; déduction au profit de l'entrepreneur. — Demande d'indemnité pour pertes de bénéfices futurs par suite de la résiliation, rejetée comme non justifiée. — Demande d'indemnité pour suspension du service, rejetée comme non fondée. — Procédure. — Jonction de recours dirigés par les parties adverses contre des arrêtés connexes entre eux. — Arrêté statuant sur une demande de résiliation de marché et irrégularité de mise en régie. — Caractère interlocutoire : recours au Conseil d'Etat immédiatement recevable. — Frais de vérification mis à la charge de la ville, les principaux points contestés par la ville ayant été reconnus exacts.

Vu : 1° La requête pour le sieur Krohn, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture des Alpes-Maritimes, rendu le 1er juillet 1876, sur une instance pendante entre le requérant et la ville de Nice ; ce faisant, attendu qu'à la date du 10 mai 1875, le requérant s'est rendu adjudicataire de l'entreprise du balayage de ladite ville ; que suivant le cahier des charges annexé à ladite adjudication ; attendu que, par arrêté du maire de la ville de Nice, du 1er septembre 1875, l'entreprise a été mise en régie ; que l'administration s'est immédiatement emparée du matériel, sans en dresser inventaire ; qu'elle a augmenté arbitrairement les dépenses du personnel et du matériel effectuées en régie ; qu'en outre elle a exécuté en régie, au compte de l'entreprise, les opérations de balayage incombant aux particuliers, et qu'elle a refusé au sieur Krohn tout moyen de contrôler les opérations de la régie ; qu'à la suite de ce fait le requérant a reçu, dans le courant du mois de février 1876, notification d'un compte de régie comprenant les opérations du 1er septembre 1875 au 15 janvier 1876, ledit compte se soldant à son débit par une somme de 5,572 francs, somme qu'il a acquittée par provision, sur injonction à lui faite, et sous la réserve de tous ses droits ; attendu que par des conclusions du 20 avril 1876, modifiées par celles du 15 juin suivant, le requérant avait demandé au conseil de préfecture : 1° d'annuler l'arrêté du maire portant établissement de la régie et de mettre à la charge de la ville toutes les dépenses de

ladite régie; 2° de prononcer la résiliation du marché, au 1er septembre 1875, date de l'organisation de la régie; 3° d'obliger la ville de Nice à lui rembourser la valeur à dire d'experts, estimée à la même date, du matériel dont la ville s'était emparée; 4° et condamner la ville à lui payer les douzièmes échus sur le loyer par lui stipulé pour le balayage, et à lui rembourser la somme qu'il avait versée par provision pour solde du compte de régie établi le 15 janvier 1876; 5° de condamner en outre la ville à lui payer une somme de 30.000 francs à titre de dommages et intérêts; attendu que par son arrêté du 1er juillet 1876 le conseil de préfecture a ordonné une enquête sur les faits allégués par le sieur Krohn et qu'il a sursis à statuer sur la plupart des chefs de réclamation ci-dessus; mais que c'est à tort que par ledit arrêté le conseil de préfecture a rejeté celles des conclusions du sieur Krohn qui avaient trait tant à l'annulation de l'arrêté portant mise en régie qu'à la résiliation demandée pour faits antérieurs à ladite régie; allouer au requérant toutes ses conclusions de première instance et condamner la ville de Nice aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la ville de Nice, tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le recours du sieur Krohn avec dépens comme non recevable, en tout cas comme mal fondé.

Vu (réplique contenant recours incident par lequel la ville de Nice demande que le Conseil d'État condamne le sieur Krohn à lui payer une indemnité de 1.000 francs pour l'abandon qu'*il a fait de* son service).

Vu : 2° la requête pour la ville de Nice tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture des Alpes-Maritimes, du 11 novembre 1876, ledit arrêté rendu sur les contestations pendantes entre ladite ville et le sieur Krohn, ci-dessus dénommé; — Ce faisant, attendu que par son précédent arrêté, du 1er juillet 1876, ci-dessus visé, le conseil de préfecture avait ordonné une enquête à l'effet, notamment, de vérifier si la ville de Nice avait fait exécuter en régie, au compte de l'entreprise du sieur Krohn, des travaux de balayage incombant aux propriétaires riverains des rues ou autres particuliers, aux termes d'un règlement municipal du 17 février 1862; que, se fondant sur les résultats de cette enquête, le conseil de préfecture par son arrêté du 11 novembre 1876, a prononcé la résiliation du marché passé entre la ville et le sieur Krohn, au 20 avril 1876, date de la demande en résiliation formée par l'entrepreneur; qu'en outre il a condamné la ville à reprendre le matériel de l'entreprise en en payant la valeur à la date susdite, d'après estimation par experts;

que, par le même arrêté, le conseil de préfecture a chargé un expert de réviser les comptes de régie jusqu'à la date ci-dessus, à l'effet d'en éliminer les dépenses qui ne devraient pas incomber à l'entreprise; et qu'il a mis à la charge de la ville les frais de l'enquête à laquelle il a été procédé en exécution du présent arrêté; attendu..... décider, avec toutes les conséquences de droit, que c'est à tort que le conseil de préfecture a prononcé la résiliation du marché, et condamner le sieur Krohn aux dépens;

Vu : 3° la requête pour le sieur Krohn tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer l'arrêté ci-dessus visé, par le motif : 1° que la résiliation du marché aurait dû être prononcée à la date du 1er septembre 1875, jour de l'établissement de la régie; et que le prix du matériel à reprendre par la ville devait être calculé d'après la valeur dudit matériel à la même époque; 2° que les dispositions du règlement municipal du 17 février 1862 n'ayant pas été observées, en ce qui touche l'obligation imposée aux étalagistes, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que le balayage du marché dit du Cours, occupé par des cultivateurs et revendeurs, était à la charge exclusive de l'entrepreneur; ce faisant allouer au requérant ses conclusions de première instance;

Vu le nouveau mémoire enregistré le 14 décembre 1877, par lequel le sieur Krohn demande : 1° qu'il plaise au Conseil ordonner une expertise, tant pour fixer la valeur du matériel que pour établir sur les bases posées par lesdits recours le compte entre les parties; 2° que la ville de Nice soit condamnée aux dépens, ledit mémoire tendant d'autre part au rejet du pourvoi de la ville de Nice;

Vu : 1° les requêtes pour la ville de Nice par lesquelles ladite ville expose, qu'en exécution de l'arrêté ci-dessus visé du 11 novembre 1876, un expert a été chargé d'établir sur les bases fixées par ledit arrêté le compte des opérations faites en régie au nom de l'entreprise du sieur Krohn, du 1er septembre 1875 au 20 avril 1876; que, par arrêté du 23 février 1877, le conseil de préfecture, après avoir établi, sur le rapport de cet expert, le compte des opérations de la régie, pendant la période ci-dessus, a condamné la ville à payer au sieur Krohn, pour solde dudit compte, la somme de 1,747f,21 avec intérêts à 5 p. 100 à partir du 20 avril 1876; que le même arrêté a mis les frais de l'expertise à la charge de la ville et rejeté le surplus des conclusions des parties; que la ville n'entend discuter les dispositions dudit arrêté qu'à titre subsidiaire et sous la réserve du pourvoi qu'elle a formé contre le précédent arrêté du conseil de préfecture du 11 novembre 1876; que la ville

conteste d'ailleurs toutes les réductions opérées par le conseil de préfecture sur les dépenses de régie, à raison du surcroît de charges prétendu qu'aurait imposé à l'entreprise l'inexécution des opérations incombant aux habitants; qu'en tout cas lesdites réductions doivent se compenser avec le montant des charges dont l'entrepreneur s'est indûment affranchi, en mettant obstacle à la conclusion d'abonnements avec les particuliers, aux conditions prévues par le cahier des charges, qui lui imposait l'obligation de consentir lesdits abonnements, sur la demande des ayants-droit, et moyennant un tarif fixé par le contrat; lesdites requêtes concluant sous les réserves ci-dessus exprimées à ce que l'arrêté du 23 février 1877 soit annulé avec toutes les conséquences de droit et à ce que le sieur Krohn soit condamné aux dépens;

Vu le mémoire en défense, ensemble le recours incident présentés pour le sieur Krohn, par lesquels ledit sieur Krohn faisant réserve de toutes les conclusions des recours qu'il a précédemment formés contre les arrêtés des 1er juillet et 11 novembre 1876, soutient subsidiairement d'une part, que le droit de passer des abonnements était facultatif pour lui, aussi bien que pour les particuliers assujettis au balayage; d'autre part, que les dépenses de la régie du 1er septembre 1875 au 20 avril 1876 fixées par le conseil de préfecture à 51,255 francs ne sauraient être élevées à un chiffre supérieur à 18,400 francs et conclut en conséquence, sous la réserve exprimée ci-dessus, à ce que le compte de régie soit révisé d'après les bases par lui posées; et à ce que la ville de Nice soit condamnée aux dépens;

Vu le décret du 22 juillet 1806 et la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont connexes, et qu'il y a lieu de les joindre, pour y être statué par une même décision;

Sur la fin de non-recevoir opposée par la ville de Nice au recours du sieur Krohn contre l'arrêté du conseil de préfecture du 1er juillet 1876;

Considérant que, par cet arrêté, le conseil de préfecture a rejeté les conclusions du sieur Krohn, en tant qu'elles avaient pour objet de faire déclarer irrégulier l'arrêté du 1er septembre 1875, par lequel le maire de Nice avait mis l'entreprise en régie, et de faire prononcer la résiliation de l'entreprise, pour faits antérieurs à ladite régie; que, dès lors, c'est à tort que la ville de Nice soutient que l'arrêté du conseil de préfecture précité était une décision purement préparatoire, contre laquelle le sieur Krohn n'était pas recevable à se pourvoir directement devant le Conseil d'État;

Sur les conclusions du sieur Krohn, tendant à faire déclarer irrégulier l'arrêté du maire de Nice, du 1er septembre 1875, portant établissement de la régie :

Considérant que le sieur Krohn soutient : 1° que l'établissement de la régie n'était pas justifié; 2° que l'arrêté portant mise en régie aurait dû, pour être régulièrement rendu, être revêtu de l'approbation du préfet, et 3° que ledit arrêté ne lui a pas été notifié;

Considérant qu'aux termes de l'article 25 du cahier des charges annexé à l'adjudication, dans le cas où le service de l'entreprise viendrait à être suspendu, l'autorité municipale s'était réservé le droit d'y pourvoir sur-le-champ, aux frais de l'entrepreneur;

Considérant que le sieur Krohn a volontairement cessé son service à partir du 1er septembre 1875, et que la veille il avait fait adresser au maire de Nice une lettre par laquelle il l'informait de sa détermination, et l'invitait à prendre les dispositions nécessaires pour que le service ne fût pas interrompu ; que, dans ces circonstances, il appartenait au maire d'assurer immédiatement la continuation du service du balayage en régie, au compte de l'entreprise, par application de l'article précité du cahier des charges, et qu'aucune disposition législative ni aucune clause du contrat n'exigeait que la mesure qui serait prise par le maire fût soumise à l'approbation du préfet; que de ce qui précède il résulte, d'une part, que le sieur Krohn n'est pas fondé à contester que l'arrêté du maire de Nice du 1er septembre 1875, portant mise en régie de son entreprise, ait été régulièrement rendu; et que, d'autre part, en présence des termes de la lettre adressée en son nom à l'administration municipale, la veille du jour où il a abandonné son service, ledit sieur Krohn ne saurait être admis à se prévaloir de ce que l'arrêté précité ne lui aurait pas été régulièrement notifié;

Sur les conclusions de la ville de Nice tendant à faire décider que c'est à tort que, par son arrêté du 11 novembre 1876, le conseil de préfecture a prononcé la résiliation du marché passé avec le sieur Krohn; sur les conclusions dudit sieur Krohn tendant à établir que le marché doit être résilié à partir du 1er septembre 1875, date de l'établissement de la régie; ensemble sur la question de savoir si l'administration doit être tenue de reprendre le matériel de l'entreprise et, en cas d'affirmative, à quelle date doit être estimée la valeur de ce matériel, à payer à l'entrepreneur :

Considérant que, suivant les articles 5 et 10 du cahier des charges, les obligations imposées à l'entrepreneur consistaient à balayer les rues, places et promenades publiques, dans les parties où les propriétaires riverains n'avaient pas à supporter cette

charge, et à enlever les boues et immondices provenant du balayage que devaient effectuer lesdits riverains; qu'aux termes des articles 1er, 2, 3 et 4 d'un règlement municipal du 17 février 1862, approuvé par le préfet des Alpes-Maritimes le 15 mai suivant, les propriétaires ou locataires des maisons ayant façade sur les voies publiques étaient tenus de balayer lesdites voies tous les jours, au devant de leurs immeubles, suivant les conditions prescrites par ledit règlement; qu'en outre, en vertu de l'article 9 du même règlement municipal, il était défendu de déposer dans la rue les ordures ou immondices provenant de l'intérieur des maisons, et qu'il était ordonné aux habitants de les transporter directement dans des caisses aux voitures d'enlèvement; que cette prescription du règlement municipal était expressément rappelée dans l'article 7 du cahier des charges de l'entreprise; que, du rapprochement des dispositions ci-dessus rapportées du cahier des charges et du règlement municipal, il résulte que l'administration s'était engagée envers l'entrepreneur à assurer l'exécution des prescriptions susdites du règlement; que néanmoins, ainsi qu'il résulte de l'enquête à laquelle il a été procédé en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture du 1er juillet 1876, lesdites prescriptions ont été, au moins dans une grande partie de la ville, constamment enfreintes par les habitants; que ces infractions ont amené une notable aggravation des charges de l'entreprise; que, dès lors, en les tolérant et en ne prenant aucune mesure pour contraindre les propriétaires ou locataires riverains des voies publiques à s'acquitter des obligations dont ils étaient tenus, l'administration municipale a manqué à l'accomplissement de l'une des conditions essentielles du contrat qu'elle avait passé avec le sieur Krohn; qu'en conséquence, ce dernier est fondé à s'en prévaloir pour demander la résiliation dudit marché;

Mais considérant que la résiliation n'a été demandée par l'entrepreneur que le 20 avril 1876; que, dès lors, encore bien que la demande en résiliation fût en partie motivée sur des faits antérieurs à cette date, c'est avec raison que le conseil de préfecture a prononcé la résiliation à partir dudit jour;

Considérant que de ce qui précède il résulte que c'est aussi avec raison que le conseil de préfecture a condamné la ville de Nice à reprendre le matériel de l'entreprise dont l'administration municipale s'était emparée, et à payer à l'entrepreneur la valeur dudit matériel, à la date du 20 avril 1876, suivant l'estimation qui en sera faite par tels experts que le conseil de préfecture commettra à cet effet;

En ce qui touche l'établissement de la régie :

Sur les conclusions du sieur Krohn tendant à faire éliminer du compte de régie le montant des dépenses correspondant aux opérations de balayage et de nettoyage des marchés, qui incombaient aux étalagistes et dont ceux-ci se seraient indûment dispensés :

Considérant qu'aux termes de l'article 12 du cahier des charges, l'entrepreneur était tenu de balayer les marchés, dans le délai d'une demi-heure après leur fermeture; que, d'autre part, en vertu de l'article 16 du règlement du 17 février 1862, les étalagistes occupant avec autorisation des places dans les rues et sur les halles et marchés étaient tenus de balayer lesdites places matin et soir;

Considérant qu'il n'a pas été établi par l'instruction, notamment par l'enquête à laquelle le conseil de préfecture a fait procéder, que les étalagistes occupant des places dans les rues et sur les marchés n'aient pas rempli les obligations dont ils étaient tenus aux termes de l'article 16 du règlement municipal précité; qu'en ce qui touche le marché dit du Cours, il résulte de l'instruction que ce marché n'est pas occupé par des étalagistes y occupant des places à demeure, mais qu'il est fréquenté par des cultivateurs ou revendeurs, qui s'y tiennent aux jours de marché, durant quelques heures de la matinée seulement; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la disposition précitée n'était pas applicable en ce qui concernait ledit marché du Cours, et que par suite le balayage de ce marché devait demeurer entièrement à la charge de l'entrepreneur;

Sur les conclusions de la ville de Nice tendant à ce qu'il soit décidé que c'est à tort que le conseil de préfecture a prononcé certaines réductions sur le montant des dépenses effectuées en régie; sur les conclusions du sieur Krohn, tendant à établir que ces réductions sont insuffisantes et que les dépenses de la régie doivent être ramenées au chiffre correspondant aux effectifs minima de personnel et de matériel déterminés par le cahier des charges; et sur les conclusions subsidiaires de la ville tendant à ce que le sieur Krohn soit condamné à lui payer 3.443f,29 pour solde de compte des opérations de la régie :

Considérant qu'en prononçant la résiliation du marché, à partir du 20 avril 1876, et en assignant par suite ladite date comme terme aux opérations de la régie, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il y avait lieu de déduire des dépenses portées au compte de régie le montant de celles que l'entreprise n'aurait pas eu à supporter, si les habitants avaient rempli les

obligations qui leur étaient imposées par le règlement municipal du 17 février 1862;

Considérant, en ce qui touche les abonnements, que si, par une notification adressée au maire, le sieur Krohn a déclaré s'opposer à ce que l'administration municipale passât en régie de nouveaux abonnements avec les particuliers assujettis au balayage, cet acte ne faisait pas obstacle à ce que l'administration municipale, si elle estimait qu'elle avait droit de le faire, conclût de nouveaux abonnements ;

Considérant qu'en fait les abonnements en cours pendant la période de régie se sont bornés à un chiffre minime, et que, dans cette situation, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que la dépense du service desdits abonnements devait être considérée comme exactement compensée par leur produit;

Considérant d'autre part que l'expertise a établi qu'en dehors de l'augmentation de dépense résultant des infractions commises par les habitants aux dispositions du règlement municipal, il n'avait été effectué en régie aucune dépense inutile ou excédant les besoins du service, tels qu'ils avaient été prévus et déterminés par le cahier des charges; qu'il y a lieu par suite de renfermer les réductions à opérer sur les dépenses en régie dans les limites proposées par l'expert et admises par le conseil de préfecture, sans s'arrêter, ainsi que le demande le sieur Krohn, aux chiffres qui avaient été indiqués dans le cahier des charges comme des minima au-dessous desquels il était interdit à l'entrepreneur de réduire en aucun cas les effectifs de son personnel et de son matériel;

Considérant, en ce qui touche les conclusions subsidiaires de la ville, que si le compte de régie, tel que l'a établi l'expert, se solde au crédit de la ville par un excédant de 3.443f,29, il résulte de l'instruction que, d'une part, ledit expert a omis d'y faire figurer les frais du service des abonnements qui, d'après ce qui précède, doivent être portés en dépense pour un chiffre de 395f,20 égal au montant de leur produit; que, d'autre part, il n'a pas été tenu compte par l'expert d'une somme de 5.585f,70 que l'entrepreneur a versée par provision à la caisse municipale; qu'en y faisant entrer les deux éléments ci-dessus, le compte de régie, établi sur les bases posées par l'expert, se solde au crédit du sieur Krohn par un excédant de 1.747f,21, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la ville de Nice à payer cette somme au sieur Krohn avec les intérêts à partir de la demande qu'il en a faite;

Sur les conclusions du sieur Krohn, tendant à ce que la ville de Nice soit condamnée à lui payer une somme de 30.000 francs, à titre de dommages-intérêts représentant le montant des bénéfices présumés de l'entreprise, dont il aurait été privé par le fait de l'administration municipale :

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que l'entreprise eût procuré un bénéfice à l'adjudicataire, si l'exécution du marché s'était poursuivie dans les conditions prévues par le cahier des charges ;

Sur les conclusions de la ville de Nice, tendant à ce que le sieur Krohn soit condamné à lui payer une indemnité de 1.000 francs, par application de l'article 25 du cahier des charges :

Considérant que l'indemnité de 50 francs par jour prévue par l'article 25 du cahier des charges n'aurait pu être réclamée par la ville que dans le cas d'une suspension du service du balayage ; qu'il résulte de l'instruction que l'établissement de la régie ayant suivi immédiatement la retraite de l'entrepreneur, le service n'a pas été interrompu ; que, dès lors, la ville n'est pas fondée à demander au sieur Krohn une indemnité par application de l'article précité du cahier des charges.

Sur les conclusions de la ville de Nice, tendant à être déchargée des frais des vérifications ordonnées par le conseil de préfecture :

Considérant que ces mesures d'instruction ayant établi, sur les principaux points en litige, l'exactitude des faits contestés par la ville, qui ont servi de base aux réclamations du sieur Krohn, c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis à la charge de la ville les frais desdites opérations. (Requêtes et recours incidents du sieur Krohn et de la ville de Nice rejetés. Masse des dépens devant le Conseil d'Etat supportée par moitié.)

(N° 657)

[12 août 1879.]

Emigrés. — Loi du 5 décembre 1814. — Actions du canal du midi affectées à la Légion d'honneur. — Conditions et époque de la remise. — Chose jugée. — Point de départ des arrérages. — Intérêts du jour de la demande, capitalisés à diverses époques où ils étaient dus pour plus d'une année entière. — (Grand chancelier de la Légion

d'honneur contre héritiers de Caraman) (*). — *Lorsqu'il s'agit de juger si l'époque fixée par l'article 10 de la loi du 5 décembre 1814 pour la restitution aux ayants-droit des actions du canal du midi affectées aux dépenses de la Légion d'honneur est arrivée, il faut rechercher si ces actions ont cessé d'être nécessaires pour couvrir les dépenses calculées d'après les bases indiquées par l'ordonnance du 19 juillet 1814, qui a eu pour but de réduire ces dépenses, et, par suite, ne pas tenir compte des dépenses inscrites au budget de l'ordre en vertu de la législation postérieure. — Décidé que des décisions antérieures avaient jugé définitivement que l'époque de la restitution n'était pas arrivée en l'exercice 1845. — Décidé par le présent arrêt que, dès 1846, les recettes de la Légion d'honneur étaient suffisantes pour faire face aux dépenses prévues par l'ordonnance de 1814, et que la commission, dont la décision était attaquée, avait eu tort de faire entrer dans ces dépenses celles qui n'avaient été inscrites aux budgets de l'ordre que par des lois postérieures (traitement des légionnaires, création de nouvelles maisons d'éducation). — Procédure. Pourvois connexes : jonction. — Noms des juges. — L'omission dans l'expédition des décisions de la commission instituée par la loi du 5 décembre 1814 relative aux biens non vendus des émigrés, des noms des membres qui les ont rendues, ne constitue pas une irrégularité entraînant la nullité des décisions elles-mêmes. — Il suffit que ces noms soient inscrits au procès-verbal de la séance de la commission (**). — Jugement sur pièces non produites, documents officiels. — La commission instituée par la loi du 5 décembre 1814 a pu recourir aux budgets et aux comptes de la Légion d'honneur, réglés et publiés en la forme et comme annexes des budgets et comptes de l'Etat, bien qu'ils n'aient pas été produits devant elle (***).*

Vu la requête présentée pour le grand chancelier de la Légion d'honneur tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler une déci-

---

(*) Suite de l'arrêt du 5 juin 1874, *Ann.* 1876, p. 413.

(**) La nullité devrait être prononcée si la mention des noms n'était pas insérée au procès-verbal, car la régularité de la composition de la commission cesserait, dans ce cas, d'être établie.

(***) En principe, le juge ne peut puiser les éléments de sa décision en dehors des faits que lui révèle l'instruction ; il ne peut notamment invoquer certains faits, en se fondant sur ce qu'ils seraient à sa connaissance personnelle. L'arrêt que nous rapportons semble faire une exception pour les documents officiels qui, émanant de puissance publique, peuvent être considérés comme appartenant à tous.

sion du 20 août 1877, par laquelle la commission instituée par la loi du 5 décembre 1814 a reconnu aux héritiers de Caraman droit aux arrérages des actions du canal du Midi numérotées de 201 à 300 et qui leur ont été restituées, à partir du second semestre de 1852 jusqu'au premier semestre de 1868 inclusivement, et s'élevant à la somme de 1.204.000 francs; ce faisant, attendu que cette décision ne mentionne pas les noms des membres de la commission qui y ont concouru et qu'une telle omission constitue la violation des articles 138 et 141 du Code de procédure civile; que, d'autre part, la décision attaquée a été prise sur le vu des documents irrégulièrement introduits au débat; déclarer nulle, pour vices de forme, la décision du 20 août 1877, rejeter la demande des héritiers de Caraman à fin de restitution des arrérages des actions du canal du Midi et les condamner aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour les héritiers de Caraman tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu que les articles 138 et 141 du Code de procédure civile ne sont pas applicables aux décisions de la commission instituée par la loi du 5 décembre 1814, et attendu, d'autre part, que les comptes de la Légion d'honneur annexes des comptes de l'État sont des documents officiels et publics dont la commission a pu faire usage sans qu'il fût nécessaire d'en exiger la production par les réclamants; rejeter le pourvoi du grand chancelier de la Légion d'honneur; subsidiairement dans le cas où le Conseil d'État croirait devoir annuler pour vices de formes la décision attaquée, retenir la cause, statuer au fond après vérification des documents dans lesquels les héritiers de Caraman ont puisé les chiffres par eux produits; leur allouer les sommes qu'ils ont réclamées devant la commission et condamner la Légion d'honneur aux dépens;

Vu la requête présentée pour les héritiers de Caraman, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler la décision ci-dessus visée du 20 août 1877 rendue par la commission instituée par la loi du 5 décembre 1814; ce faisant, attendu que c'est à tort que la commission a considéré que dans les décisions antérieures par elles prises en 1866 et 1872, relativement à la remise des actions appartenant à la famille de Caraman, elle avait admis l'existence en 1845 d'un déficit de 3.500.000 francs dans le budget de la Légion d'honneur et qu'ainsi la décision attaquée n'aurait pas dû opposer l'autorité de la chose jugée à la demande des héritiers de Caraman ayant pour effet de faire fixer à 1845 le point de départ de la restitution des arrérages de leurs actions; attendu, au fond, qu'en tenant compte seulement des recettes et dépenses de la Légion

d'honneur dont l'origine est antérieure à l'ordonnance du 19 juillet 1814, le budget de l'ordre pour 1845, loin de se solder en déficit, présente un excédant de recettes de 4.782.792 francs; attendu, subsidiairement, que l'exercice 1846 a, lui aussi, présenté un excédant de près de 5 millions, défalcation faite des recettes et des dépenses non prévues en 1814 et que, dès lors, en supposant qu'un déficit de 3 millions et demi ait existé en 1845, dans le budget de la Légion d'honneur, ce déficit a cessé d'exister en 1846; décider que les héritiers de Caraman ont droit à partir de l'année 1845 à la restitution des arrérages des cent actions du canal du Midi portant les n°s 201 à 300 et fixer à 2.132.000 francs le montant de ces arrérages; subsidiairement, décider qu'ils ont droit, à la restitution desdits arrérages, à partir de 1846 et en fixer le montant de 2.069.000 francs : allouer les intérêts du 24 avril 1868 et les intérêts des arrérages du premier semestre de 1868 à partir du 27 mai 1869; accorder les intérêts des intérêts à dater du..., enfin condamner la Légion d'honneur aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le grand chancelier de la Légion d'honneur, tendant au rejet du pourvoi avec dépens, attendu que les héritiers de Caraman ne sont pas recevables à soutenir, contrairement à ce qui a été jugé par la commission dans ses décisions de 1866 et de 1872, décisions confirmées par le Conseil d'État, que le budget de la Légion d'honneur n'a pas présenté, en 1845, un déficit de 3.500.000 francs et qu'afin d'établir que ce déficit a été couvert dès 1846, ils ne sont pas davantage recevables à contester les éléments de recettes et de dépenses qui ont été admis pour les budgets antérieurs à celui de l'exercice 1846 par la commission et par le Conseil d'État; attendu, d'autre part, en ce qui touche les intérêts, que leur point de départ a été avec raison fixé par la décision attaquée au 27 mai 1869, par le motif qu'ils n'avaient pas été régulièrement demandés antérieurement à cette date et en ce qui touche les intérêts des intérêts que la même décision a refusé à bon droit de les allouer, par le motif que les intérêts échus d'arrérages ne sont pas susceptibles de produire eux-mêmes des intérêts;

Vu la loi du 5 décembre 1814;

Vu l'ordonnance royale du 19 juillet 1814;

Vu les lois des 15 mars 1815, 6 juillet 1820, 19 et 21 avril 1832, 16 juin 1837 et 21 juin 1845;

Vu les articles 1351, 1153 et 1154 du Code civil;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont connexes

et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une même décision;

En ce qui touche le pourvoi du grand chancelier de l'ordre national de la Légion d'honneur :

Sur le moyen tiré de la violation des dispositions de l'article 141 du Code de procédure civile :

Considérant que le procès-verbal de la séance du 20 août 1877, dans laquelle la commission instituée par la loi du 5 décembre 1814 a statué sur la réclamation des héritiers de Caraman, mentionne les noms des membres qui ont participé à la décision et que si cette mention n'est pas consignée sur l'expédition qui a été remise au grand chancelier de la Legion d'honneur, cette irrégularité n'est pas de nature à faire prononcer l'annulation de ladite décision;

Sur le moyen tiré de ce que la commission aurait statué sur le vu de pièces qui n'auraient pas été produites par les parties en cause :

Considérant que les budgets et les comptes de l'ordre de la Légion d'honneur sont des annexes des budgets et comptes de l'État et qu'ils sont réglés et publiés dans les mêmes formes; qu'il suit de là que la commission a pu, à l'effet de vérifier les calculs des réclamants, recourir à ces documents, bien qu'ils n'eussent pas été produits devant elle;

En ce qui touche le pourvoi des héritiers de Caraman :

Considérant que les requérants prétendent avoir droit, à partir de l'année 1845 inclusivement, à la restitution des arrérages des cent actions du canal du Midi portant les n°s 201 à 300, qui leur ont été remises à la suite et en vertu de la décision ci-dessus visée prise le 28 juillet 1866 par la commission qu'a instituée la loi du 5 décembre 1814;

Mais considérant que par sa décision du 12 juillet 1872, ladite commission a rejeté la demande des héritiers de Caraman, en tant qu'elle avait pour objet de faire fixer à 1828 l'époque à laquelle ils auraient eu droit à la restitution des arrérages de leurs actions et qu'elle a en même temps autorisé les requérants à produire tous titres et documents propres à établir l'époque à laquelle, postérieurement à 1845 et antérieurement à 1865, le droit à la remise des actions s'est ouvert à leur profit; que le recours formé par les héritiers de Caraman contre cette décision a été rejeté par le Conseil d'État à la date du 5 juin 1874; qu'ainsi, il a été définitivement jugé que les requérants n'ont pas droit pour l'année 1845 à la jouissance des arrérages des actions dont ils ont obtenu la remise;

qu'il y a chose jugée à cet égard et que, dès lors, la seule question à résoudre par le Conseil d'État est celle de savoir à quelle époque, postérieurement à 1845 et antérieurement à 1865, la condition fixée par la loi du 5 décembre 1814 pour la remise des actions et la restitution des arrérages s'est trouvée réalisée;

Considérant que, par la décision attaquée, la commission a disposé que le droit au remboursement des arrérages ne s'est ouvert au profit des héritiers de Caraman qu'à partir de l'expiration du premier semestre de 1852, et que, pour le décider ainsi, elle s'est fondée, d'une part, sur ce que ses décisions antérieures du 28 juillet 1866 et du 12 juillet 1872 auraient reconnu l'existence, à la fin de l'exercice 1845 d'un déficit de 3.500.000 francs à la charge de la Légion d'honneur, et, d'autre part, sur ce que ce déficit n'aurait été couvert que dans le courant du premier semestre de 1852, par les excédants des recettes calculées d'après les dispositions de l'ordonnance du 19 juillet 1814 sur les dépenses calculées de la même façon;

Mais considérant que la commission n'a à se prononcer et ne s'est effectivement prononcée ni en 1866 ni en 1872 sur l'existence et le montant d'un déficit dans les comptes de l'ordre en 1845; que la question d'existence de ce déficit, distincte de celles sur lesquelles la commission avait à statuer, n'a pas été débattue devant elle et n'a pas davantage été examinée devant le conseil d'État à l'occasion des recours dont il était saisi; que les décisions prises en 1866, 1869, 1872 et 1874, tant par la commission que par le Conseil, ont simplement disposé que le droit des héritiers de Caraman à la remise des actions par eux réclamées ainsi qu'à la restitution des arrérages de ces actions s'est ouvert à une date postérieure à 1845 et qu'ainsi ces décisions ne font pas obstacle à ce que les requérants puissent soutenir qu'au début de l'exercice 1846 il n'existait aucun déficit à la charge de la Légion d'honneur;

Considérant qu'il résulte des comptes de recettes et de dépenses de la Légion d'honneur que, lors de la clôture de l'exercice 1845, le montant des déficits successifs constatés depuis 1820 à la charge de l'ordre atteignait la somme de 3.500.848 francs; mais qu'il importe de rechercher quelle est l'origine de ces déficits et s'ils n'ont pas pour cause les charges qui ont été imposées à la Légion d'honneur postérieurement à 1814;

Considérant à ce point de vue qu'aux termes de l'article 10 de la loi du 5 décembre 1814, les actions représentant la valeur des canaux de navigation qui avaient été affectées aux dépenses de la

Légion d'honneur, devaient être rendues aux anciens propriétaires de ces canaux ou à leurs représentants, aussitôt que, par suite des dispositions de l'ordonnance du 19 juillet 1814, leur revenu cesserait d'être employé aux mêmes dépenses; qu'il convient donc, pour reconnaître à quelle époque s'est trouvée réalisée la condition fixée par la loi du 5 décembre 1814 pour la remise des actions et la restitution de leurs arrérages, de s'attacher uniquement aux recettes et aux dépenses de l'ordre rentrant dans les prévisions de l'ordonnance du 19 juillet 1814;

Considérant que, d'après les dispositions de ladite ordonnance, les nominations ou promotions dans la Légion d'honneur ne devaient à l'avenir donner aucun droit à traitement, que la maison de Saint-Denis devait être seule conservée avec un nombre d'élèves ne pouvant pas dépasser 400 et que les établissements créés pour l'éducation des orphelines devaient être supprimés; que ces différentes dispositions avaient pour objet, en réduisant considérablement les dépenses de la Légion d'honneur, de hâter le moment où, par suite des extinctions survenant parmi les membres de l'ordre nommés antérieurement à l'ordonnance du 19 juillet 1814, les actions des canaux de navigation pourraient être rendues aux anciens propriétaires de ces canaux;

Considérant que plusieurs actes législatifs ont, postérieurement à 1814, beaucoup accru les dépenses de la Légion d'honneur, notamment en accordant un traitement annuel de 250 francs aux sous-officiers et aux soldats décorés depuis le 6 avril 1814, et des traitements variables suivant le grade aux légionnaires promus dans l'ordre depuis la même époque en allouant un supplément de traitement de 100 francs par an aux membres de la Légion d'honneur dont la nomination était antérieure au 6 avril 1814 et en adjoignant des succursales à la maison d'éducation de Saint-Denis; qu'afin de permettre à la Légion d'honneur de faire face aux nouvelles charges qui lui étaient imposées, l'État lui a, il est vrai, donné des subventions; mais que ces subventions ont été insuffisantes et que les budgets de l'ordre se sont, par suite, soldés pendant plusieurs années en déficit;

Considérant que de ce qui précède il résulte que le déficit constaté dans les comptes de la Légion d'honneur à la fin de l'exercice 1845, provenait de dépenses autres que celles admises par l'ordonnance du 19 juillet 1814; qu'il n'y a donc pas lieu d'en tenir compte et qu'il faut examiner si, dès 1846, ainsi que le soutiennent les héritiers de Caraman, les recettes et les dépenses de la Légion d'honneur, calculées conformément aux dispositions de l'ordon-

nance de 1814, défalcation faite du produit des actions des canaux de navigation, étaient en équilibre;

Considérant que, d'après le compte définitif de l'exercice 1846, les recettes de la Légion d'honneur se sont élevées à 7.940.710 fr. et les dépenses à 7.922.003 francs; qu'il y a lieu de déduire des recettes une somme de 900.000 francs qui a été avancée à la Légion d'honneur par la Caisse des dépôts et consignations en vertu de la loi du 21 juin 1845; qu'il convient également de retrancher des dépenses 1.581.012 francs pour les traitements des sous-officiers et soldats décorés et des légionnaires promus postérieurement au mois de juillet 1814; 925.412 francs pour suppléments de traitements accordés par la susdite loi du 21 juin 1845, et 307.387 francs pour les dépenses des succursales de la maison de Saint-Denis; que les recettes se trouvent ainsi ramenées à 7.040.710 francs et les dépenses à 5.108.192 francs et qu'il ressort de ces chiffres un excédant de recettes de 1.932.518 francs;

Considérant que si, dans la décision attaquée, la commission n'est pas arrivée au même résultat, en ce qui concerne l'excédant de l'année 1846, c'est parce qu'elle a omis, à tort, de déduire des dépenses les traitements pour nominations et promotions dans l'ordre depuis 1814, ainsi que les frais d'entretien des succursales de la maison de Saint-Denis;

Considérant que pendant l'année 1846 le produit des actions du Canal du Midi affectées à la Légion d'honneur n'a pas dépassé 130.000 francs; que, dès lors, en présence d'un excédant de recettes de plus de 1.900.000 francs, le produit de ces actions n'était pas nécessaire pour couvrir les dépenses de l'ordre calculées d'après les bases fixées par l'ordonnance du 19 juillet 1814; que les héritiers de Caraman sont donc fondés à réclamer, à partir du premier semestre de 1846, la restitution des arrérages des cent actions dont ils ont obtenu la remise; qu'il n'est pas contesté que de 1846 à la fin du premier semestre 1868, époque à laquelle lesdites actions leur ont été rendues, le produit net des arrérages réclamés a été de 2.069.000 francs, et que, dès lors, il y a lieu de condamner la Légion d'honneur à payer aux requérants la somme de 2.069.000 francs;

Sur les intérêts :

Considérant que les héritiers de Caraman ne justifient pas avoir demandé avant le 27 mai 1869 les intérêts des sommes qui leur étaient dues par la Légion d'honneur, et que, dès lors, c'est avec raison que la décision attaquée ne leur a alloué les intérêts qu'à partir de cette date;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus peuvent être capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts, pourvu qu'ils soient dus pour une année entière et qu'il en soit fait une demande spéciale ;

Considérant que les requérants ont demandé les intérêts des intérêts échus : 1° le 4 septembre 1872 ; 2° le 5 juillet 1874 ; 3° le 18 février 1878 ; 4° le 4 février 1879 ; qu'il leur était dû, lors de leurs trois premières demandes, plus d'une année d'intérêts ; qu'il y a donc lieu de leur accorder à partir du 4 septembre 1872, du 5 juillet 1874 et du 18 février 1878, les intérêts des intérêts échus à ces trois dates ; mais lorsque les héritiers de Caraman ont formé, le 4 février 1879, leur dernière demande d'intérêts, ceux-ci n'étaient pas dus pour une année entière. (Pourvoi du grand chancelier rejeté. Décision du 20 août 1877 de la commission instituée par la loi du 5 décembre 1814 annulée. La Légion d'honneur paiera aux héritiers de Caraman la somme de 1.069.000 francs à titre de restitution des arrérages depuis 1846 inclusivement, jusqu'à l'expiration du premier semestre de 1868 des cent actions du Canal du Midi portant les nos 201 à 300 qui leur ont été remises. Intérêts du 27 mai 1869, capitalisés aux dates des 4 septembre 1872, 5 juillet 1874 et 18 février 1878. Grand chancelier condamné aux dépens. Surplus des conclusions du sieur Rouxel ès-nom rejeté.)

(N° 658)

[12 août 1879.]

Marais. — Ordonnance constitutive d'un syndicat l'obligeant à soumettre tous projets de travaux neufs et autres que ceux d'entretien et de conservation à l'approbation de l'administration supérieure. — (Syndicat des marais de Bois-de-Céné et de Châteauneuf.) — *Décision du ministre subordonnant son autorisation à certaines conditions jugées par lui nécessaires pour l'écoulement des eaux. Acte de police administrative : pas de recours contentieux.*

Vu la requête présentée pour le syndicat des marais de Bois-de-Céné et de Châteauneuf tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler, pour excès de pouvoirs, une décision du 14 juillet 1876, par laquelle le ministre des travaux publics a refusé d'autoriser les

travaux de la digue de Quinquenevent tant que le syndicat requérant n'aurait pas adhéré sans réserves au projet de convention dressé le 14 novembre 1873, entre ledit syndicat et le syndicat de Machecoul; attendu 1° qu'en interdisant les travaux dont il s'agit le ministre se serait immiscé dans les difficultés survenues entre les deux syndicats, et aurait eu pour objet de contraindre le syndicat requérant à adhérer à un prétendu projet de convention; attendu 2° que, le syndicat de Bois-de-Céné, d'après la loi et l'ordonnance qui l'a constitué, aurait le droit de réparer et de rendre insubmersible la digue de Quinquenevent qui existe depuis un temps immémorial; attendu 3° que le préfet lui ayant imposé l'obligation de la réparer et le requérant ayant commencé les travaux en vertu d'un arrêté préfectoral régulier, l'administration supérieure ne pouvait plus annuler cet arrêté; attendu enfin qu'au cas où il serait nécessaire de remanier le régime des différents marais litigieux; l'exécution de ce projet ne pourrait être ordonnée que par le gouvernement dans la forme des règlements d'administration publique, et qu'il n'appartenait pas au ministre de prononcer sur les contestations entre les deux syndicats, et d'imposer au requérant comme condition de l'autorisation des travaux d'exhaussement la construction d'un déversoir ou de tous autres ouvrages;

Vu les observations présentées par le syndicat des marais de Machecoul concluant au maintien de la décision attaquée par le motif que l'arrêté préfectoral du 15 septembre 1873, s'il était complètement exécuté, modifierait profondément le régime des eaux dans la contrée et condamnerait Machecoul à une inondation permanente, qu'il s'agit en effet non d'une restauration de la digue, mais d'un exhaussement de plus de 0m,60 de cette digue;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics tendant au rejet du pourvoi par le motif que les conditions insérées dans le projet de transaction du 14 novembre 1873, et provoquées par les ingénieurs de son administration, constituent des mesures de précaution administrative prises par l'administration supérieure dans la limite de ses attributions;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Vu l'ordonnance du 20 février 1821;

Considérant qu'aux termes de l'article 8 de l'ordonnance du 20 février 1821, les projets de travaux intéressant le syndicat des marais de Bois-de-Céné et de Châteauneuf doivent être soumis à l'approbation de l'administration supérieure toutes les fois qu'il s'agit

de travaux neufs et autres que ceux de simple entretien et de conservation;

Considérant que le syndicat de Bois-de-Céné a demandé au ministre des travaux publics l'autorisation de continuer les travaux entrepris par lui et qui avaient pour objet d'élever à 0m,60 audessus des plus grandes crues la digue de Quinquenevent actuellement submersible et bordant la rivière du Falleron sur une longueur de plus de 11 kilomètres; que le ministre s'est borné à subordonner l'autorisation demandée aux conditions qu'il jugeait nécessaire de prescrire en vue de procurer l'écoulement des eaux; que cette décision n'est qu'un acte de police administrative qui a été pris par l'administration supérieure dans la limite des pouvoirs à elle réservés par l'ordonnance de 1821 et qui n'est pas susceptible de recours par la voie contentieuse. (Rejet.)

(N° 659)

[12 août 1879.]

Travaux publics. — Génie militaire. — Cube des terrassements. — Profils et décompte acceptés sous réserves : réclamation dans les six mois (article 59 du devis général des travaux du génie) ; recevabilité. — Expertise jugée nécessaire. — Renvoi devant le conseil de préfecture. — Algérie. — (Sieur Gérard.)

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour le sieur Gérard, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture d'Oran, du 10 avril 1876, dans celle de ses dispositions par laquelle cet arrêté a refusé d'ordonner une expertise à l'effet de rechercher si le service des ponts et chaussées, substitué à celui du génie militaire pour la direction de l'entreprise, s'est conformé aux conditions prescrites par le devis en ce qui touche le règlement des travaux exécutés; ce faisant, attendu que les ingénieurs se sont écartés, dans la vérification et l'estimation des terrassements, des règles établies par le marché que le requérant avait passé avec l'administration militaire; qu'au lieu de dresser le compte des sommes dues à l'entrepreneur au fur et à mesure de l'avancement des travaux, ils ne l'ont établi que plusieurs mois après la résiliation de l'entreprise, et qu'ils se sont, par suite, trompés dans leurs calculs; prescrire une expertise à l'effet de procéder au métrage des travaux exécutés et de faire l'application des prix du devis et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations en défense du ministre de l'intérieur, ensemble un avis du gouverneur général de l'Algérie, du 24 avril 1877, auquel le ministre déclare se référer et tendant au rejet du pourvoi, attendu que le sieur Gérard s'étant borné à critiquer en termes généraux, devant le conseil de préfecture, le décompte arrêté par les ingénieurs et n'ayant pas présenté, dans le délai fixé par l'article 59 du devis, de réclamations précises, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a repoussé la demande d'expertise; et attendu, au fond, que les ingénieurs des ponts et chaussées, chargés de la direction des travaux aux lieu et place des officiers du génie, ont pu, sans porter atteinte aux droits que le sieur Gérard tenait de son marché, recourir pour la vérification et le règlement des ouvrages aux procédés usités dans leur service; que ces procédés leur ont permis de dresser très exactement le compte des sommes dues au requérant, et que, d'ailleurs celui-ci a reconnu la justesse des calculs des ingénieurs en signant sans protestation les carnets d'attachements et en acceptant les profils des terrassements;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Gérard, dans lequel le requérant maintient ses précédentes conclusions, attendu qu'il n'accepte que sous toutes réserves les profils qui lui ont été présentés; que le métré des ingénieurs a été fait tardivement et n'a relevé qu'une partie des terrassements réellement exécutés, et que les réclamations contre le décompte que l'entrepreneur a soumises au conseil de préfecture étaient assez précises pour faire l'objet d'une expertise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les fins de non-recevoir opposées au pourvoi par le ministre et tirées de ce que le sieur Gérard aurait accepté purement et simplement les profils qui ont servi à calculer le cube des terrassements par lui exécutés, et de ce qu'il n'aurait protesté contre le règlement de ses travaux qu'après l'expiration du délai de six mois imparti aux entrepreneurs par l'article 59 du devis général des travaux du génie pour produire leurs réclamations :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le requérant n'a accepté que sous réserves une partie des profils, ainsi que le décompte; que, d'autre part, le règlement de son entreprise a été arrêté à la date du 30 août 1875; que le 8 janvier 1876, le sieur Gérard a saisi le conseil de préfecture d'une demande tendant à contester ledit règlement, ainsi que le mesurage qui lui avait servi de base, et qu'ainsi il a réclamé dans le délai fixé par son devis; qu'il suit de là que les fins de non-recevoir, opposées au pourvoi par le ministre de l'intérieur, ne sont pas justifiées;

Au fond :

Considérant que le sieur Gérard a soutenu devant le conseil de préfecture et persiste à soutenir devant le Conseil d'État que les ingénieurs n'ont pas tenu compte dans leur règlement de la totalité des terrassements par lui exécutés; qu'ils n'en ont compté que 103.000 mètres cubes, alors qu'il en a effectué 121.613$^{m\cdot c}$,94; que l'état de l'instruction ne permet pas d'apprécier, dès à présent, le bien fondé de cette prétention; et que, dans ces circonstances, il y lieu de renvoyer le requérant devant le conseil de préfecture pour qu'il soit statué à nouveau sur sa réclamation après une expertise contradictoire, et, s'il y a lieu, à une tierce expertise. (Renvoi devant le conseil de préfecture d'Oran pour être statué après expertise et, s'il y a lieu, tierce expertise, sur la réclamation de l'entrepreneur relative au cube des terrassements exécutés. Arrêté annulé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 660)

[12 août 1879.]

Travaux publics. — Travaux du génie. — Fort de Dampierre. — Déblais imprévus.—Emploi imprévu de déblais de rocs.—Demandes de prix nouveaux.—(Sieur Guillotin contre le ministre de la guerre.) — *Déblais imprévus. — Lorsque les déblais ont été classés dans la prévision qu'ils seraient de nature analogue à ceux révélés par des travaux antérieurement exécutés, et que l'entrepreneur soutient que cette prévision ne s'est pas réalisée et que les déblais étaient d'une nature imprévue, il peut lui être dû une indemnité : renvoi des parties devant les experts* (*). — *Emploi imprévu de déblais de roc. — Lorsqu'un entrepreneur, tenu d'employer sur l'ordre de l'administration, les matériaux appartenant à l'Etat, soutient qu'il a reçu l'ordre d'employer comme moellons des déblais de roc nécessitant un travail imprévu de triage, tranchage, façon et un emploi imprévu de mortier, il peut avoir droit à une indemnité; renvoi des parties devant les experts. — Prix nouveaux. — Non recevabilité de demandes de prix nouveaux (pour mortier et mesurage des voûtes) fondées sur des erreurs ou omissions dans la composition du prix du bordereau. — Cintrage des arcs et des voûtes;*

(*) Voir l'arrêt du 16 mai 1879 (Hughes, *Ann.* 1880, p. 801).

maçonneries ordinaires et de sujétion : prix unique stipulé et applicable. — Emploi de soldats, par mesure d'économie : droit de l'Etat, pas d'indemnité.—Expert décédé.— Compétence du conseil de préfecture pour le remplacer.

Vu la requête présentée pour le sieur Guillotin tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer un arrêté du 10 février 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Marne a rejeté, en partie, sans les renvoyer à l'expertise, ses demandes en augmentation de prix, à raison des travaux imprévus auxquels a donné lieu la construction du fort de Dampierre ; ce faisant, attendu : 1° en ce qui concerne les terrassements, que la classification, faite par l'article 19 du cahier des charges, des déblais de roc à ciel ouvert, en quatre catégories, dont les prix varient de 0f,93 à 3f,15 le mètre cube est insuffisante ; qu'il n'a pas été fait de sondages, avant l'adjudication, les officiers du génie ayant conclu à tort de la similitude géologique des plateaux de Dampierre et de Langres à une identité absolue de roc dans les deux plateaux ; qu'il s'est rencontré deux rocs d'une nature imprévue : le roc congloméré, sur lequel le requérant demande un prix nouveau de 15 francs par mètre cube, et le roc de rognons supérieurs qui doit être compté à 5f,50 ; que le ministre, dans une décision du 22 juin 1876, dont le conseil de préfecture n'a pas même tenu compte, avait consenti à allouer un prix supplémentaire de 6 francs pour les conglomérats ; 2° que, sur l'ordre de l'administration militaire, le requérant a dû employer comme moellon piqué et moellon brut le roc provenant des déblais des fossés, et que le triage de ce roc a nécessité un travail imprévu, qu'on peut évaluer à 1f,90 par mètre cube pour le moellon ordinaire et à 4f,60 pour le moellon piqué ; que l'emploi de ces matériaux a nécessité en outre un emploi supplémentaire de mortier qu'on peut évaluer à 1f,90 par mètre cube ; 3° que le prix du mortier a été calculé d'après des données inexactes ; 4° sur le foisonnement, que le cahier des charges, en prescrivant un mesurage spécial pour les maçonneries de voûte, a entendu que ces maçonneries fussent payées à un prix spécial, et que ce prix spécial a été omis au bordereau ; 5° que le bordereau ne contient aucun prix pour les arêtes droites et courbes, angles et pénétrations ; 6° que l'entrepreneur a dû exécuter des travaux de maçonnerie de sujétion imprévus et qu'il y a lieu de fixer un prix nouveau pour le cintrage des arcs ; 7° que l'administration a fait exécuter par des ouvriers militaires la maçonnerie de pierres sèches, qui constituait la partie la plus avantageuse de l'entreprise, et qu'il y a lieu, à

titre de dédommagement, d'allouer à l'entrepreneur une indemnité égale à 10 p. 100 du montant de ces travaux; allouer au requérant : 1° des prix nouveaux de 15 francs par mètre cube pour les rochers conglomérés et de 5f,50 pour les rochers compactes et de rognons supérieurs, subsidiairement renvoyer à l'expertise la question de savoir s'il s'est rencontré des roches différentes de celles qui étaient prévues, soit à raison de la nature, soit à raison de la difficulté d'extraction, et en fixer le prix, dire qu'il sera tenu compte de ces nouvelles catégories de rochers dans la classification des déblais; 2° une somme de 1f,90 par mètre cube, pour le triage et la préparation des moellons ordinaires, de 4f,60 pour les moellons piqués, et de 1f,90 pour l'augmentation de mortier par mètre cube, pour les matériaux provenant du roc des déblais des fossés; 3° une plus-value, à fixer par experts, pour la maçonnerie des arcs des voûtes; 4° des prix à fixer par experts, pour les arêtes droites et courbes et les parements des angles et des pénétrations; 5° un prix de 18f,10 par mètre cube pour les traverses et un prix, à fixer par experts, pour les cintres des arcs; 6° une indemnité de 10 p. 100 sur les maçonneries à pierre sèche exécutées par des ouviers militaires; lui allouer les intérêts des sommes dont s'agit, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations en défense présentées par le ministre de la guerre, tendant au rejet de la requête, par les motifs : 1° que la classification des déblais a été faite d'après les catégories usitées depuis plus de vingt ans, à la place de Langres et qu'elle comporte une classe de roc qui est dénommée : le roc le plus difficile; que l'entrepreneur pouvait facilement prévoir, à l'inspection des escarpements rocheux qui limitent le plateau de Dampierre, quelles seraient les difficultés d'extraction; que le ministre a d'ailleurs consenti, à titre gracieux, à allouer un supplément de prix pour les rocs conglomérés; 2° que l'administration avait le droit, aux termes de l'article 26 du devis général et les articles 149, 152 et 156 du bordereau de faire employer aux travaux les matériaux appartenant à l'État, sans qu'aucune indemnité soit due à l'entreprise pour l'appropriation de ces matériaux; 3° que l'entrepreneur n'est pas recevable à revenir sur les prix qu'il a acceptés pour le mortier; 4° que la maçonnerie des voûtes a été comptée, d'après les indications de l'article 75 du cahier des charges, au prix de la maçonnerie ordinaire, augmentée d'une plus-value pour la charpente, représentant les frais de cintres, etc.; 5° que la réclamation relative aux angles, arêtes et pénétrations a été renvoyée à l'expertise par le conseil de préfecture; 6° que le bordereau ne

contient pas de prix spéciaux pour maçonnerie de sujétion; que les ouvrages de maçonnerie des traverses n'ont présenté aucun caractère exceptionnel, et que le cintrage des arcs a été payé, d'après les prix du bordereau qui sont différents suivant que les cintres ont plus ou moins de 1^m,50 de largeur; 7° que l'article 17 du devis général autorise l'administration à employer, par mesure d'économie, les soldats à l'exécution des travaux, sans que l'entrepreneur puisse réclamer d'indemnité de ce chef;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Guillotin, par lequel il persiste dans ses précédentes conclusions et conclut en outre à l'allocation des intérêts des intérêts, et à ce qu'il lui soit donné acte de ce que le ministre de la guerre a déclaré maintenir sa décision du 22 juin 1876, lui allouant certains suppléments de prix;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne les terrassements (déblais dans le roc):

Considérant que l'article 19 du cahier des charges a divisé les déblais dans le roc à ciel ouvert en quatre catégories dont la dernière donnant lieu à l'application du prix le plus élevé comprend « le roc à la poudre le plus difficile à extraire formé de bancs continus ou discontinus de plus de 0^m,50, ou mélangés d'une grande quantité de parties siliceuses »; qu'il résulte de l'instruction que dans la commune intention des parties cette classification a été faite dans la prévision que les déblais seraient de nature analogue à ceux qu'avaient révélés des travaux exécutés antérieurement à la place de Langres, et pour lesquels la même classification avait été appliquée; que le sieur Guillotin soutient que cette prévision ne s'est pas réalisée et qu'au lieu de rocs formés de bancs continus ou discontinus conformément aux prévisions du marché, il a rencontré des masses non litées présentant des difficultés d'extraction exceptionnelles et ne pouvant rentrer dans aucune des catégories fixées par le cahier des charges; que, si cette assertion était justifiée le sieur Guillotin pourrait être fondé à réclamer de nouveaux prix pour ces déblais imprévus; qu'il y a lieu, dans ces circonstances, de renvoyer à l'examen des experts désignés par le conseil de préfecture la question de savoir s'il s'est rencontré des déblais dans le roc d'une nature imprévue, ne pouvant rentrer dans aucune des catégories établies par le cahier des charges et, en cas d'affirmative, de les inviter à déterminer la quantité de ces déblais et les prix qui pourraient leur être appliqués;

En ce qui concerne l'emploi de matériaux appartenant à l'État:

Considérant que le sieur Guillotin ne conteste pas qu'il était

tenu, aux termes de l'article 26 du devis général, d'employer sur l'ordre de l'administration des matériaux appartenant à l'État, mais qu'il soutient qu'il a reçu l'ordre d'employer aux maçonneries non des matériaux utilisables dans le sens dudit article, mais des déblais de roc dont l'emploi comme moellons a nécessité un travail imprévu pour triage, tranchage et façon et un emploi imprévu de mortier; que ces faits, s'ils étaient établis, pourraient être de nature à lui donner droit à l'allocation d'un prix supplémentaire; qu'il y a lieu, dès lors, de renvoyer aux experts la question de savoir quelle était la nature des matériaux appartenant à l'État dont l'emploi a été imposé à l'entrepreneur, et à quelles conditions ces matériaux ont pu être utilisés;

En ce qui concerne le prix du mortier :

Considérant que le sieur Guillotin n'est pas recevable à demander des prix nouveaux pour le mortier sous le prétexte qu'une erreur aurait été commise dans le calcul des éléments qui ont servi à déterminer les prix portés au bordereau;

En ce qui concerne les maçonneries pour voûtes :

Considérant que l'article 75 du cahier des charges a déterminé les règles applicables au mesurage de la maçonnerie des voûtes et aux prix à appliquer à cette maçonnerie; qu'il a indiqué comment la plus-value devait être calculée et que le sieur Guillotin n'est pas recevable à demander l'allocation de prix nouveaux en se fondant sur une prétendue omission dans la composition des prix du bordereau;

En ce qui concerne les angles, arêtes et pénétrations :

Considérant que la réclamation de ce chef a été renvoyée à l'examen des experts par l'article 4 de l'arrêté du conseil de préfecture et qu'il appartiendra aux experts d'apprécier les divers éléments de cette réclamation;

En ce qui concerne les maçonneries de sujétion pour les traverses et le cintrage des arcs :

Considérant que les prix portés au bordereau pour les maçonneries s'appliquaient à toutes les maçonneries sans distinction entre les maçonneries ordinaires et les maçonneries de sujétion; que pour les traverses le sieur Guillotin n'est pas fondé à réclamer d'autres prix que ceux des maçonneries qui sont entrées dans la confection de ces ouvrages; que, en ce qui concerne le cintrage, le cahier des charges et le bordereau n'ont fait aucune distinction entre le cintrage des voûtes et le cintrage des arcs, et qu'il y a lieu d'appliquer à ces travaux les prix portés aux n°s 343 et 344 du bordereau, suivant que le cintrage a plus ou moins de 1^{m},50 de

large, sans qu'il y ait lieu de fixer un prix nouveau pour le cintrage des arcs;

En ce qui concerne l'emploi de soldats à certains travaux :

Considérant que l'administration, en employant par mesure d'économie des soldats à l'exécution de certains travaux, n'a fait qu'user de la faculté qui lui était ouverte par l'article 17 du devis général du 1er mai 1857, et qu'elle ne peut être tenue, de ce chef, à aucune indemnité envers l'entrepreneur;

Sur les conclusions du sieur Guillotin tendant à la nomination d'un expert en remplacement du sieur Burel, décédé :

Considérant qu'il appartient au conseil de préfecture d'assurer l'exécution de son arrêté et de remplacer celui des trois experts désignés par lui qui est décédé. Les experts désignés en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Marne, du 10 février 1877, devront, en sus des chefs de réclamations qui leur ont été envoyés par le conseil de préfecture, rechercher : 1° s'il s'est rencontré des déblais dans le roc, d'une nature imprévue, ne pouvant rentrer dans aucune des catégories établies par le cahier des charges, et, en cas d'affirmative, déterminer la quantité de ces déblais et les prix qui pourraient leur être appliqués; 2° quelle était la nature des matériaux appartenant à l'État dont l'emploi a été imposé à l'entrepreneur, à quelles conditions ces matériaux ont pu être utilisés, et quelles dépenses imprévues ont pu en résulter pour l'entrepreneur. Il sera, après le rapport des experts, statué ce qu'il appartiendra par le conseil de préfecture. (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Guillotin rejeté. État condamné aux trois quarts des dépens.)

(N° 661)

[12 août 1879.]

Travaux publics. — Résiliation. — Algérie. — Articles 30, 34, 43 *des clauses et conditions générales.* — (Sieurs Champenois et Meuret contre le ministre des travaux publics.) — *Demande d'indemnité et de reprise de matériel pour résiliation et suspension de travaux. Rejet : la résiliation a été prononcée sur la demande des entrepreneurs par application de l'article* 30 (*travaux exécutés dépassant de plus d'un sixième le montant de l'adjudication*) ; *la suspension des travaux, justifiée par l'insuffisance des crédits, rentrait dans*

les prévisions du devis et n'a pas dépassé les limites prévues; le retard dans les payements ne pouvait ouvrir un droit à indemnité (*).

Vu la requête présentée pour les sieurs Champenois et Meuret, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture d'Oran, du 24 avril 1876, en tant que cet arrêté a rejeté la demande d'indemnité par eux formée, en réparation du préjudice que leur a causé la résiliation de leur entreprise prononcée par un arrêté du gouverneur général de l'Algérie, du 4 avril 1874; ce faisant, attendu que pour leur refuser tout droit à indemnité, l'arrêté attaqué s'est fondé à tort sur ce que la résiliation leur aurait été accordée sur leur demande; qu'ils avaient, à la vérité, réclamé la résiliation de leur marché, mais en invoquant les articles 34 et 43 des clauses et conditions générales, articles qui leur garantissaient l'allocation d'une indemnité et la reprise de leur matériel par l'État; que le gouverneur général a, au contraire, prononcé la résiliation, en la motivant sur ce que les entrepreneurs avaient exécuté des travaux pour une somme supérieure au montant de l'adjudication, et que, dès lors, les engagements de l'État vis-à-vis d'eux se trouvaient accomplis; que leur entreprise doit être, par suite, considérée comme ayant été résiliée d'autorité et dans les termes du droit commun, en vertu du droit conféré au maître de l'ouvrage par l'article 1794 du Code civil; que, par application de cet article, les requérants sont fondés à demander une indemnité; qu'ils y ont droit également en vertu de l'article 34 des clauses et conditions générales; qu'en effet, à raison de la faiblesse du crédit qui leur était alloué pour la continuation de leurs travaux en 1874 et de l'importance des sommes dont l'État leur était redevable pour les ouvrages déjà exécutés, l'ordre de suspension qui leur a été notifié le 14 novembre 1873 équivalait à un ajournement de plus d'un an de l'entreprise; et que, dans ces conditions, le conseil de préfecture aurait dû accorder aux requérants l'indemnité qu'ils réclamaient, allouer à ceux-ci, à titre de dommages-intérêts, 300.000 francs par an, à dater du 15 novembre 1873; condamner l'État à reprendre leur matériel à dire d'experts, et le condamner en outre aux dépens;

Vu les observations en défense présentées par le ministre des

(*) Voir l'arrêt du 29 décembre 1876 (Chevalier, *Ann.* 1878, p. 1691); — 26 juillet 1878 (Redon et Lionnet, *Ann.* 1879, p. 1188).

travaux publics, tendant au rejet du pourvoi, attendu que les sieurs Champenois et Meuret ont demandé à l'administration, au mois de décembre 1873, de résilier leur marché; que leurs travaux ayant été suspendus seulement pendant quatre mois en vertu d'un ordre de service du 14 novembre 1873, ils n'étaient pas fondés à réclamer le bénéfice des articles 34 et 43 des clauses et conditions générales; que l'article 49 des mêmes clauses faisait obstacle à ce qu'ils pussent obtenir une indemnité pour retards dans les payements; qu'ils n'étaient pas mieux fondés à se prévaloir de l'insuffisance prétendue des crédits, l'article 70 de leur cahier des charges stipulant que la durée de l'entreprise était indéterminée; qu'ils ne pouvaient invoquer la résiliation que par application de l'article 30 des clauses et conditions générales, article ne leur ouvrant, d'ailleurs, aucun droit à une indemnité; et que, dès lors, l'administration a pu, à raison d'une augmentation de plus d'un sixième sur le montant de l'adjudication et du refus opposé par les entrepreneurs à la reprise des travaux, prononcer la résiliation de l'entreprise, sans s'exposer à des dommages-intérêts envers les requérants;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur les conclusions des sieurs Champenois et Meuret tendant à ce qu'une indemnité et la reprise de leur matériel par l'État leur soient accordées en vertu des articles 34 et 43 des clauses et conditions générales, et à ce que les conséquences de la résiliation de leur entreprise soient réglées par application des dispositions de l'article 1794 du Code civil :

Considérant qu'à l'appui de leur demande, les requérants soutiennent, d'une part, que leur marché a été résilié d'office par l'administration, et, d'autre part, que l'ordre de service du 14 novembre 1873, qui a prononcé la suspension de leurs travaux, doit être considéré comme constituant un ajournement de plus d'une année par le motif qu'au moment où cet ordre de service leur a été notifié, l'État leur aurait été redevable de sommes considérables que le crédit annoncé pour 1874 n'aurait pas suffi à couvrir;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que la résiliation, qui a été prononcée le 4 avril 1874 par le gouverneur général de l'Algérie, a été accordée aux sieurs Champenois et Meuret sur leur demande adressée à la date du 29 décembre 1873 au préfet d'Oran, et tendant à obtenir la résiliation de leur marché, par application des dispositions de l'article 30 des clauses et conditions générales, à raison de ce qu'ils avaient déjà exécuté une masse de travaux dépassant d'un sixième le montant de l'adjudication

Considérant, en outre, qu'il est établi par l'instruction que l'ordre de service du 14 novembre 1873, fondé sur l'épuisement du crédit affecté pour 1873 à la continuation des travaux du port d'Oran, a suspendu pendant quatre mois les travaux des requérants; qu'en effet, ceux-ci ont été invités, le 9 mars 1874, à les reprendre immédiatement; que pour se refuser, comme ils l'ont fait, à obtempérer à cet ordre de service, ils n'étaient fondés à se prévaloir ni de l'insuffisance des crédits qui leur étaient alloués, ni de prétendus retards dans les payements, puisque, d'une part, l'article 70 de leur cahier des charges stipulait que la durée de l'entreprise était indéterminée et dépendrait complètement des allocations budgétaires, et que, d'autre part, d'après l'article 49 des clauses et conditions générales, les retards dans les payements ne peuvent en aucun cas motiver l'allocation d'une indemnité au profit des entrepreneurs; qu'il suit de là que les requérants ne sont pas fondés à prétendre que la résiliation de leur entreprise a été prononcée dans des circonstances qui leur ouvrent droit à une indemnité et à la reprise de leur matériel;

Sur les conclusions subsidiaires des sieurs Champenois et Meuret, tendant à obtenir une indemnité à raison du préjudice qui serait résulté pour eux de la suspension de leurs travaux du 15 novembre 1873 au 10 mars 1874 :

Considérant que la durée de cette suspension rentrait dans les prévisions du marché... (Rejet.)

(N° 662)

[12 août 1879.]

Travaux publics. — Commune. — Eglise. — Décompte. — Travaux supplémentaires. — Retenue de garantie.— Intérêts. — (Commune de Colombier-le-Vieux.)— *Lorsqu'un entrepreneur modifie les plans et substitue des matériaux à ceux prévus, sans que ces changements aient été régulièrement autorisés ou soient justifiés par aucune nécessité, il n'a pas droit à un supplément de prix à raison de l'augmentation de dépense qui en résulte. (Application du cahier des charges.) — Valeur des travaux et des fournitures faites par les habitants et prises en compte par l'entrepreneur, non exagérée. — Entrepreneur déclaré créancier d'une somme inférieure à celle que la commune pouvait retenir comme dixième de garantie*

sur les travaux et cinquième sur les matériaux approvisionnés : payement du solde différé jusqu'après réception définitive, et ne pouvant produire intérêt que trois mois après cette réception. (*Art.* 44 *des clauses et conditions générales.*) — *Frais d'expertise mis pour un tiers à la charge de la commune et deux tiers à la charge de l'entrepreneur.*

Vu la requête présentée pour la commune de Colombier-le-Vieux, tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté du 20 juin 1877, par lequel le conseil de préfecture de l'Ardèche l'a condamnée à payer au sieur Moulin, entrepreneur des travaux de l'église paroissiale, une somme de 3.312 francs pour solde définitif, avec intérêts à partir du 11 juin 1876, et a mis les frais d'expertise à la charge, pour les deux tiers, de la commune, et pour un tiers de l'entrepreneur; ce faisant, attendu, en fait, que les travaux sont demeurés inachevés par suite de l'abandon par l'entrepreneur de son entreprise, faute de ressources; qu'en l'état, ils n'ont fait l'objet d'aucune réception; attendu, d'une part, que l'arrêté attaqué a fait entrer en compte des travaux non prévus au devis ni régulièrement ordonnés et qu'il a réduit arbitrairement la valeur des journées et travaux de prestataires reçus par l'entrepreneur; attendu, d'autre part, que même en admettant les calculs de l'arrêté attaqué, la commune avait le droit de retenir à titre de garantie une somme excédant celle attribuée à l'entrepreneur pour solde définitif; qu'ainsi la demande de ce dernier tendant au payement de ce solde était prématurée et devait être rejetée; attendu, enfin, que les intérêts ne pouvaient être dus qu'après la réception définitive qui, dans l'espèce, n'a pas eu lieu, décharger la commune des condamnations prononcées contre elle, condamner l'entrepreneur aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Moulin tendant à ce qu'il plaise rejeter le recours avec dépens, attendu, d'une part, que les modifications apportées aux plans en cours d'exécution ont été régulièrement ordonnées par l'architecte et approuvées par le conseil municipal, attendu, d'autre part, que l'interruption des travaux est du fait de la commune dont les retards dans les payements ont entraîné la ruine de l'entrepreneur et statuant sur le recours incident du sieur Moulin, décider que les travaux et charrois des prestataires ne seront comptés à l'entrepreneur que pour 500 francs au lieu de 700 francs, mettre à la charge de la commune la totalité des frais d'expertise et les dépenses;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 28 juillet 1837;

En ce qui touche les modifications apportées par l'entrepreneur aux plans et devis :

Considérant que, d'après l'article 7 du cahier des charges, l'entrepreneur ne peut apporter aucun changement aux plans et devis sans un ordre écrit de l'architecte, et que le même article dispose expressément que les travaux faits en dehors de ceux régulièrement autorisés resteront à la charge de l'entrepreneur sans répétition contre la commune ;

Considérant que l'entrepreneur a substitué aux matériaux prévus au devis, pour une partie des maçonneries, des matériaux d'une nature différente, et apporté diverses modifications aux plans qui sont énumérées dans le rapport des experts et ont entraîné, d'après ce rapport, une augmentation de dépense de 2.109f,06 ; que le sieur Moulin ne justifie pas que ces modifications qui, d'ailleurs, n'étaient motivées par aucune nécessité, aient été régulièrement autorisées dans les termes de l'article ci-dessus relaté ; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le supplément de dépense qui en est résulté a été mis par l'arrêté attaqué à la charge de la commune, et qu'il y a lieu de retrancher du décompte la somme de 2.109f,06 correspondant à ce supplément de dépense ;

En ce qui touche la valeur des travaux et fournitures faites par les habitants et prises en compte par l'entrepreneur :

Considérant que l'arrêté attaqué a fixé, conformément à la proposition des experts, à 700 francs la valeur des travaux et fournitures faites par les habitants et prises en compte par l'entrepreneur en exécution du marché ; que ni la commune, ni le sieur Moulin n'établissent que cette évaluation soit exagérée ;

En ce qui touche le payement, à titre de solde définitif du reliquat dû à l'entrepreneur :

Considérant que le conseil de préfecture a fixé, conformément à la proposition des experts, à 28.212f,17 le montant du décompte ; qu'il résulte de ce qui précède, que cette somme devrait être réduite à 26.103f,11 à raison du retranchement de 2.109f,06 correspondant à des suppléments de travaux non autorisés ; que le montant du décompte ainsi fixé en l'état comprend une somme de 19.562f,06 pour les travaux faits au jour de l'abandon de l'entreprise par le sieur Moulin et une somme de 6.541f,05 pour les matériaux approvisionnés ; que le sieur Moulin a touché en divers à-comptes 24.900 francs, et qu'ainsi il ne lui serait dû qu'un reliquat de 1.203f,11 ;

Mais considérant que, d'après les articles 14 du cahier des

charges spécial à l'entreprise et 44 des clauses et conditions générales, la commune a droit de retenir, à titre de garantie jusqu'à la réception définitive des travaux, un dixième sur le montant des travaux faits, et un cinquième sur la valeur des matériaux; que le montant de ces retenues excède le reliquat qui serait dû par la commune à l'entrepreneur tel qu'il a été fixé ci-dessus; que, d'autre part, la réception des travaux n'a pas eu lieu, et que l'entrepreneur n'a pas même demandé qu'il y fût procédé; qu'en cet état, la commune ne saurait être tenue de payer immédiatement au sieur Moulin le reliquat de 1.203f,11 lui restant dû, sauf à ce dernier à demander qu'il soit procédé dans les formes de droit à la réception des travaux; que les intérêts du reliquat de 1.203f,11 qui serait dû à l'entrepreneur ne pourront commencer à courir à son profit que trois mois après la date de la réception définitive des travaux, conformément à l'article 13 du cahier des charges;

En ce qui touche les frais d'expertise:

Considérant que dans les circonstances de l'affaire il y a lieu de mettre les frais d'expertise pour les deux tiers à la charge de l'entrepreneur, et pour un tiers à la charge de la commune;

Art. 1er. — Les travaux supplémentaires non autorisés, spécifiés au rapport des experts et évalués dans ce rapport à 2.109f,06, resteront à la charge de l'entrepreneur sans répétition contre la commune.

Art. 2. — La commune ne sera tenue de payer le *reliquat dû* à l'entrepreneur qu'après qu'il aura été procédé à la réception définitive des travaux. Les intérêts de ce reliquat ne pourront commencer à courir au profit de l'entrepreneur que trois mois après la date de cette réception.

Art. 3. — Les frais d'expertise sont mis pour les deux tiers à la charge du sieur Moulin et pour un tiers à la charge de la commune... (Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la commune et recours incident du sieur Moulin rejetés. Sieur Moulin condamné aux dépens.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION.

(Chambre civile.)

(N° 663)

[6 août 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs spéciaux. — (Sieur Marot.) — *Lorsque le tarif spécial d'une compagnie de chemins de fer porte qu'il n'y a lieu à son application qu'autant que l'expéditeur en fait la demande expresse avec pièces justificatives à l'appui, les expéditeurs qui ne font pas cette demande et les justifications exigées doivent être taxés aux prix et conditions du tarif général* (*).

NOTICE.

Le même jour, 13 juin 1877, on remettait, pour le sieur *Marot*, négociant à Niort, à la gare de Chartres, cinq trieurs et un sac de graines, et à la gare de Lyon, cinq trieurs pour être expédiés à petite vitesse à Niort. Ces objets, partis de Niort, avaient figuré successivement, les premiers aux concours régionaux d'Angoulême et de Chartres, les autres à ceux de Vesoul et de Lyon. A Chartres, la déclaration d'expédition portait qu'ils avaient été expédiés d'Angoulême et admis au concours, et devaient revenir franco; à Lyon, elle portait : « tarif le plus réduit pour toutes les lignes. »

La compagnie d'Orléans, qui avait reçu les colis des compagnies de l'Ouest et de Lyon avec la taxe des tarifs généraux, les taxa de même. A l'arrivée à Niort, *Marot* refusa d'acquitter les lettres de voiture, prétendant qu'il avait droit à la gratuité du retour pour des objets qui avaient été exposés.

Sur l'assignation en payement donnée au nom de la compagnie d'Orléans, qui invoquait les tarifs spéciaux applicables aux compagnies de l'Ouest, de Lyon et à elle-même, et opposait que les formalités exigées par ces tarifs, dans le cas où était *Marot*, n'avaient pas été remplies par lui, le tribunal de commerce de Niort a, par jugement du 22 mai 1878, débouté la compagnie de sa demande.

(*) Voir arrêt du 5 février 1878 (Sr Guéret-Delamarre, *Ann.* 1879, p. 80).

Attendu que les mentions faites dans les déclarations suffisaient pour justifier la prétention de *Marot* à la gratuité du retour, remplir les conditions des tarifs et empêcher la compagnie, qui n'avait éprouvé aucun préjudice par le payement des prix pleins à l'aller, de se méprendre sur l'identité et l'origine des colis; qu'exiger davantage serait entrer dans un système de vaines arguties et de querelles de forme sans valeur aucune.

Pourvoi de la compagnie pour violation par fausse application des tarifs spéciaux à petite vitesse D, n° 1 de la compagnie d'Orléans, 29 de la compagnie de l'Ouest, 69 de la compagnie de Lyon.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre Marot;

Et statuant sur le moyen unique du pourvoi pris de la violation par fausse application des tarifs spéciaux à petite vitesse D, n° 1 de la compagnie du chemin de fer d'Orléans, n° 29 de la compagnie de l'Ouest et n° 60 de la compagnie de Lyon;

Vu les conditions d'application de ces tarifs régulièrement homologués, portant que, « pour jouir de la gratuité du transport de leurs animaux ou produits, au retour (des concours agricoles), les expéditeurs devront représenter : 1° le récépissé constatant qu'ils ont payé, à l'aller, le tarif intégral afférent à leurs envois, et ont néanmoins, par mention inscrite sur la note de remise, déchargé expressément la compagnie de toute responsabilité; 2° le bulletin d'admission au concours ou à l'exposition des animaux ou produits à réexpédier »;

Attendu que les tarifs des chemins de fer dûment homologués ont force de loi et qu'ils doivent s'exécuter à la lettre, en sorte qu'il ne soit pas laissé place en cette matière à l'interprétation et à la discussion;

Attendu qu'il résulte des constatations du jugement attaqué que l'expéditeur, à l'occasion des deux transports litigieux, n'avait pas représenté son récépissé établissant le payement du prix du tarif à l'aller, et la mention inscrite sur la note de remise contenant décharge de toute responsabilité pour les compagnies, conditions essentielles à l'application des tarifs spéciaux pour le retour gratuit des objets exposés, au point de départ;

Que dès lors, en décidant, en l'absence des justifications requises, que la compagnie demanderesse avait indûment appliqué à

l'espèce des tarifs spéciaux, le jugement attaqué a faussement appliqué et partant vicié les dispositions des tarifs susvisés.

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 664)

[6 août 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tabacs. — Délai. — (Sieurs Dulac et Cluzel.) — *Une compagnie de chemins de fer qui a opéré dans les délais réglementaires les transports de feuilles de tabacs ne peut pas être condamnée à des dommages-intérêts sous prétexte qu'elle se serait tacitement obligée à remettre ces feuilles de tabacs dans le délai imposé par les laisser-passer qui les accompagnaient.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu les articles 6, 7 et 10 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, lesquels sont ainsi conçus :

« Art. 6. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés *dans le jour qui suivra celui de la remise;*

« Art. 7. — La durée du trajet pour les transports à petite vitesse sera calculée à raison de vingt-quatre heures par fractions indivisibles de 125 *kilomètres ;*

« Art. 10. — Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires *dans le jour qui suivra celui de l'arrivée effective en gare* » ;

Attendu qu'il n'est pas méconnu par le jugement attaqué que les tabacs en feuilles transportés par la compagnie demanderesse sont parvenus à destination dans les délais réglementaires; que, pour accorder une indemnité de retard à Dulac et Cluzel, il se fonde uniquement sur ce que la compagnie se serait tacitement obligée à remettre les colis qui lui étaient confiés dans le délai imparti par les laisser-passer qui les accompagnaient;

Mais attendu qu'une telle obligation, en supposant qu'on puisse la faire résulter de pièces autres que la lettre de voiture, serait absolument sans valeur ;

Qu'en effet, les arrêtés ministériels, qui règlent, dans un intérêt général et d'ordre public, les conditions des transports par che-

mins de fer, s'imposent aux expéditeurs comme aux compagnies nonobstant toute convention contraire expresse ou tacite, et qu'il n'est permis d'y déroger ni directement ni indirectement;

D'où il suit que le jugement attaqué a violé les dispositions légales ci-dessus visées;

Par ces motifs, donnant défaut contre les défendeurs,

Casse, etc.

(N° 665)

[6 août 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs internationaux. — Avaries. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (Sieur Deharbes-Radix.) — *La disposition des tarifs internationaux franco-allemands qui porte que les compagnies de chemins de fer ne répondent ni du nombre des colis, ni du poids porté sur la lettre de voiture, est applicable au déficit constaté sur le poids des marchandises voyageant en vrac. Cette stipulation, qui ne décharge pas la compagnie des fautes qu'elle peut commettre, en met la preuve à la charge de l'expéditeur.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu l'article 2 des conditions réglementaires des tarifs internationaux franco-allemands, lequel est ainsi conçu : « Pour les marchandises chargées par les expéditeurs, les administrations ne répondent ni du nombre des colis ni du poids porté sur la lettre de voiture » ;

Attendu que cette disposition est générale, qu'elle ne comporte aucune distinction, quant au déficit constaté sur le poids, entre les marchandises voyageant en vrac par wagons complets et celles contenues dans des caisses ou ballots; que l'irresponsabilité stipulée s'applique donc aux unes comme aux autres; que si cette stipulation n'est pas de nature à décharger la compagnie des fautes qu'elle peut commettre, elle a du moins pour effet d'en mettre la preuve à la charge de l'expéditeur ou du destinataire qui les allègue ;

Attendu, en fait, qu'il résulte du jugement attaqué que les charbons expédiés de la station d'Aplebeeret (Allemagne), à l'adresse de *Deharbes-Radix*, et qui lui sont parvenus par l'intermédiaire de

la compagnie des chemins de fer du Nord, ont été chargés par l'expéditeur lui-même; qu'ils ont voyagé aux conditions des tarifs internationaux franco-allemands, et que, si un déficit a été constaté, à leur arrivée, aucune faute n'a été relevée contre la compagnie pour la rendre responsable de cette perte;

D'où il suit qu'en faisant peser sur elle une présomption de faute, sous prétexte que l'article 2 des conditions des tarifs internationaux précités ne s'appliquait pas à des marchandises voyageant en vrac par wagon complet, le jugement attaqué a formellement violé ledit article, qui faisait la loi des parties;

Par ces motifs, donnant défaut contre le défendeur,

Casse, etc.

(N° 666)

[6 août 1879.]

Chemins de fer. — *Avaries.* — *Responsabilité.* — (Sieur Hardy-Lebègue fils.) — *Le voiturier n'est pas responsable de l'avarie des marchandises lorsque l'avarie est antérieure à la remise qui lui a été faite.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre *Hardy-Lebègue* fils;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 103 du Code de commerce;

Attendu que si, en principe, le voiturier est garant des avaries éprouvées par les marchandises qu'il transporte, et si la présomption est qu'il les a reçues en bon état et que les avaries sont de son fait, sa responsabilit écesse lorsqu'il prouve que l'avarie existait avant qu'il ne détînt la marchandise;

Attendu que, dans l'espèce, le jugement attaqué relate, sans le contredire aucunement, les constatations de l'expertise qui signalaient que la mouillure des sacs de son, objet du transport, deva remonter à une époque antérieure à la mise en wagon couvert et plombé; que néanmoins ledit jugement a déclaré la compagnie de l'Est responsable de l'avarie, sous prétexte qu'elle n'en a pas nié l'existence, sans s'expliquer sur la date de la mouillure;

En quoi il a faussement appliqué et, par suite, violé l'article ci-dessus visé;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 667)

[12 août 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Réception de la marchandise et payement du prix de transport. — Fin de non-recevoir. — (Compagnie des messageries nationales et MM. Creissac et Armorin.) — *La réception par le destinataire des colis transportés et le payement du prix de transport sans réserve ni protestation éteignent toute action contre le voiturier* (*).

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donne défaut contre les Messageries nationales et Creissac;

Sur le deuxième moyen, tiré de la fin de non-recevoir opposée à l'action et de la violation des articles 101 et 105 du Code de commerce :

Vu lesdits articles;

Attendu que le voiturier ne connaît d'autre destinataire que la personne désignée comme telle dans la lettre de voiture, dont les énonciations lient réciproquement les parties contractantes, et que la réception des marchandises transportées et le payement du prix par le destinataire sans protestation ni réserve éteignent toute action contre le voiturier;

Attendu qu'il n'est pas méconnu et qu'il résulte virtuellement des constatations de l'arrêt attaqué, qui n'a pas adopté les motifs des premiers juges, d'une part, qu'Armorin, auquel les marchandises étaient livrables en gare à Livron, était indiqué comme destinataire dans la lettre de voiture; d'autre part, qu'il a pris livraison des marchandises litigieuses et a payé le prix du transport sans protestation ni réserve; qu'en refusant, dans ces circonstances de fait, d'accueillir la fin de non-recevoir opposée par la compagnie, et tirée de l'article 105 ci-dessus visé, l'arrêt attaqué a violé ledit article et l'article 101 du Code de commerce;

Sans qu'il y ait lieu de statuer sur le premier moyen du pourvoi,

Casse et annule, vu la connexité, vis-à-vis de toutes les parties, l'arrêt rendu le 18 mars 1878 par la Cour d'appel d'Aix, etc.

(*) Voir arrêt du 10 avril 1878 (Sr Juteau, *Ann.* 1879, p. 98).

(N° 668)

[13 août 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif international. — Compétence. — (Sieurs Coignet père et fils.) — *N'est point contraire à l'ordre public la clause d'un tarif de chemin de fer international entre la France et l'Angleterre portant que, « en cas d'accident, retard ou perte, le dommage devra toujours être réglé au lieu de destination, et, s'il y a litige, devant les tribunaux de ce lieu. » Cette clause est obligatoire pour l'expéditeur français qui y a adhéré en réclamant pour le transport de ces marchandises en Angleterre le tarif dans lequel elle est écrite.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen :

Vu l'article 1134 du Code civil ;

Vu la clause du tarif international entre la France et l'Angleterre des chemins de fer de l'Ouest et Brighton, homologué par décision ministérielle du 25 avril 1874, ladite clause ainsi conçue: « En cas d'accident, retard ou perte, le dommage devra toujours être réglé au lieu de destination, et s'il y a litige, devant les tribunaux de ce lieu ; »

Attendu qu'il résulte en fait de l'arrêt attaqué que Coignet père et fils ont demandé, pour l'expédition de leurs marchandises dont s'agit de Paris à Londres, l'application du tarif contenant la clause susvisée ;

Attendu que les termes de cette clause ne présentent ni ambiguïté ni difficulté d'interprétation ; qu'en cas d'accident, perte ou retard de marchandises expédiées de France en Angleterre, elle désigne expressément le lieu de destination comme celui du règlement et défère au tribunal de ce lieu la connaissance du litige, avec réciprocité au cas d'expédition de marchandises d'Angleterre en France ;

Attendu qu'une pareille clause écrite dans l'intérêt réciproque des deux pays n'est pas contraire à l'ordre public ; qu'il est en effet loisible aux contractants, lorsque plusieurs tribunaux peuvent être compétents pour le jugement des actions dérivant de

leur contrat, de désigner à l'avance celui qui en devra connaître à l'exclusion de tous autres ; qu'ainsi ils peuvent en matière commerciale convenir que le tribunal du lieu du payement connaîtra seul du litige ; qu'il est également loisible au Français de renoncer à l'avance à la faculté que lui accorde l'article 14 du Code civil de citer l'étranger devant les tribunaux français pour l'exécution des contrats passés entre eux ;

Attendu que cette convention obligatoire pour les compagnies de chemins de fer qui l'ont consentie entre elles oblige également l'expéditeur qui y a adhéré, en réclamant pour le transport de ses marchandises le tarif dans lequel elle est écrite ;

Que la compagnie française, soumise à cette convention pour les actions naissant des contrats liés entre elle et la compagnie anglaise, est en droit d'obtenir que les demandes dirigées contre elle, soit par voie de demande principale, soit par voie de garantie pour l'accident, perte ou retard, soient portées devant le tribunal où elle est obligée de plaider à raison des mêmes faits ;

D'où il suit qu'en rejetant le déclinatoire opposé par la compagnie de l'Ouest, la cour de Paris a violé les textes susvisés ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen,

Casse, etc.

(N° 669)

[20 août 1879.]

Responsabilité. — *Accident.* — *Faute commune.* — (Société anonyme des tramways du département du Nord.) — *L'imprudence qu'a pu commettre la victime d'un accident peut bien atténuer, mais ne saurait effacer les conséquences de la faute de celui qui, ayant l'obligation de prévenir cette faute, a négligé les précautions nécessaires.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Vu les articles 1382 et 1384 du Code civil ;

Attendu que ces articles ne limitent pas la responsabilité ; qu'ils prononcent contre celui par la faute duquel il est arrivé, au seul cas où cette faute a été la cause unique et immédiate de l'accident préjudiciable ; que si la personne lésée a commis elle-même une imprudence, cette circonstance peut sans doute autoriser les tri-

bunaux à réduire le chiffre des dommages-intérêts, mais qu'elle ne saurait affranchir de toute responsabilité celui dont la faute a contribué, dans une mesure quelconque, à déterminer l'accident ou à le rendre plus grave ;

Attendu qu'il est reconnu, en fait, par l'arrêt attaqué que la mort de *Marquant* a été causée par la chute qu'il a faite en descendant de l'une des voitures conduites par les agents de la compagnie défenderesse ;

Attendu que la veuve *Marquant*, pour justifier la demande en dommages-intérêts qu'elle a formée contre cette compagnie, offrait de prouver que la voiture dans laquelle se trouvait son mari était tellement encombrée de voyageurs que les plates-formes en étaient surchargées et qu'il y en avait sur tous les marchepieds ; qu'avant de descendre, *Marquant* avait demandé plusieurs fois au conducteur d'arrêter, et que celui-ci n'en avait rien fait; qu'au moment où il descendait de la voiture, ses pieds s'étaient embarrassés dans les jambes de l'un des voyageurs qui se tenaient sur les marchepieds ;

Attendu que ces faits qui constitueraient de la part du conducteur des infractions aux mesures prescrites dans l'intérêt de la sécurité publique, étaient de nature à engager la responsabilité de la compagnie, dont il était le préposé, par cela seul qu'ils avaient pu contribuer à occasionner la chute de *Marquant*, quelle que fût d'ailleurs l'imprudence que celui-ci aurait commise en descendant de la voiture pendant qu'elle était en marche ;

D'où il suit qu'en refusant d'ordonner la preuve de ces mêmes faits, par le motif que la négligence ou même la contravention reprochée au conducteur de la voiture aurait pu donner lieu à des réclamations ultérieures, mais n'autorisait pas *Marquant* à engager, par son imprudence, une autre responsabilité que la sienne propre, la cour d'appel de Douai a méconnu les conséquences légales de la faute imputée au préposé de la compagnie défenderesse, et qu'elle a ainsi violé les articles ci-dessus visés ;

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 670)

[5 novembre 1879.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Visite de lieux. — Cas de force majeure. — Offres. — Notification irrégulière. —

(Compagnie du chemin de fer de Tulle à Clermont-Ferrand.) — *Le jury d'expropriation pour cause d'utilité publique peut surseoir à la visite sur les lieux jugée par lui nécessaire lorsqu'un obstacle momentané empêche qu'il y soit procédé immédiatement. — La copie de l'exploit de notification d'offres remise au domicile du demandeur en cassation, bien que n'indiquant pas le nom de la personne à laquelle elle a été laissée, est valable, si le demandeur fait réponse à cette notification, s'il comparaît sans protestation et s'il conclut au fond sur la fixation de l'indemnité.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen de cassation :

Attendu que le jury d'expropriation pour cause d'utilité publique, autorisé par la loi à se transporter sur les lieux, peut surseoir à la visite jugée par lui nécessaire pour éclairer sa décision, lorsqu'un obstacle momentané empêche qu'il y soit procédé immédiatement ;

Attendu, dans la cause, que l'ordonnance d'ajournement, rendue le 12 décembre 1878 par le magistrat directeur du jury, a constaté qu'il y avait alors impossibilité de se rendre sur le terrain à raison de la grande quantité de neige qui couvrait le sol ; que l'incertitude existant sur la durée de cette impossibilité justifie suffisamment l'ajournement prononcé sans indication immédiate du jour où les opérations seraient reprises ;

Attendu que, dans ces circonstances, le magistrat directeur, en ajournant les opérations d'accord avec le jury, et le jury lui-même en les reprenant à l'époque où il a été de nouveau convoqué n'ont commis aucun excès de pouvoir, et n'ont aucunement violé les textes de lois invoqués à l'appui de ce premier moyen ;

Sur le second moyen :

Attendu que, si la copie de l'exploit de notification d'offres en date du 8 novembre 1878, remise au domicile du demandeur en cassation n'indique pas le nom de la personne à laquelle elle a été laissée, l'irrégularité résultant de cette omission a été couverte : par la réponse que le demandeur lui-même a faite à ladite notification, suivant exploit en date du 11 du même mois de novembre, par sa comparution devant le jury sans aucune protestation, enfin par ses défenses au fond et par ses conclusions sur la fixation de l'indemnité ;

Attendu, d'autre part, que, par son exploit du 11 novembre

1878, le demandeur en cassation, en refusant l'offre faite par la compagnie expropriante, a déclaré qu'il réclamait une indemnité de 18.000 francs;

Attendu, dès lors, que le procès-verbal de la séance du 17 mars 1879, portant que le magistrat directeur a fait mettre sous les yeux du jury pour toutes les affaires le tableau des offres et demandes, constaté suffisamment que la formalité a été remplie, tant pour l'offre que pour la demande contenue aux exploits des 8 et 11 novembre 1878 ; qu'ainsi le second moyen proposé manque en fait ;

Sur le troisième moyen :

Attendu que les pouvoirs du jury sont définis par le jugement qui prononce l'expropriation et désigne les propriétés expropriées; qu'ils se bornent à fixer les indemnités dues à raison de propriétés comprises dans ce jugement ; que toute prétention élevée par une des parties en dehors de ces limites ne constitue ni un litige ni une contestation sur le fond du droit dans le sens de l'article 39 de la loi du 3 mai 1841, et ne saurait donner lieu à la fixation d'une indemnité hypothétique ;

Attendu qu'il résulte, dans la cause, tant du jugement d'expropriation du 22 août 1878, que du plan parcellaire dressé pour les immeubles situés sur le territoire de la commune de Monestier-Merlines, que les deux parcelles expropriées sur le demandeur en cassation étaient en nature de pré, et que l'expropriation n'a atteint aucune partie de l'usine dite moulin de la Cellette, ou des canaux d'amenée et de fuite dépendant de ladite usine ;

Attendu qu'en cet état la réquisition d'acquisition intégrale produite devant le jury par le demandeur en cassation, non seulement n'était pas justifiée, mais était formellement contraire au jugement d'expropriation ;

D'où il suit que le jury, en repoussant virtuellement la demande en fixation d'une indemnité se rapportant à cette réquisition, n'a commis aucun excès de pouvoir et n'a pas violé les textes invoqués par le pourvoi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 671)

[24 décembre 1879.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Droit de récusation.

— Tableau des offres. — Redressement de chemins vicinaux. — Visite des lieux. — Magistrat directeur. — Déclaration du jury. — (Sieur Châales des Étangs).*— Si le magistrat directeur du jury doit avertir les parties du droit de récusation péremptoire que la loi leur accorde, le grief tiré du non-avertissement ne saurait être invoqué par la partie qui a, en fait, complètement exercé ce droit de récusation. — Lorsque le jury n'a à statuer que sur un seul règlement d'indemnité, il n'est pas indispensable que l'offre et les demandes soient portées à la connaissance du jury sous forme de tableau* (*). *— Dans les procédures d'expropriation régies par la loi du 21 mai 1836, si le procès-verbal énonce qu'une opération a été faite par le jury, cela doit s'entendre du jury complet et régulièrement constitué par l'adjonction du magistrat directeur. — Lorsque la décision du jury formule un refus d'indemnité en termes purs et simples, on ne peut se prévaloir d'un* donné acte *contenu dans l'ordonnance d'envoi en possession pour soutenir que le refus d'indemnité était conditionnel et que, par conséquent, une indemnité éventuelle aurait dû être fixée pour le cas d'inaccomplissement de la condition.*

NOTICE.

Les quatre moyens de cassation étaient ainsi conçus :

1° Violation de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836 et de l'article 34, § 2, de la loi du 3 mai 1841, en ce que le procès-verbal des opérations du jury ne mentionne pas que le magistrat directeur ait averti les parties qu'elles avaient le droit d'exercer chacune une récusation péremptoire;

2° Violation de l'article 37, § 1er, de ladite loi de 1841, en ce que le procès-verbal ne constate pas que le tableau des offres et des demandes ait été mis sous les yeux du jury ;

3° Violation de l'article 16 de la loi de 1836 et fausse application de l'article 37 de celle de 1841, en ce que, le jury s'étant transporté sur les lieux contentieux, il n'est pas constaté que ce transport ait eu lieu sous la présidence et la direction du juge de paix ;

4° Violation de l'article 38, § 3, et de l'article 39, § 4, de la loi de 1841, en ce que la décision attaquée a donné acte à la commune expropriante d'une promesse faite par elle, sans fixer une indemnité éventuelle pour le cas où la promesse ne serait pas tenue.

(*) Voyez arrêt du 16 mars 1870 (Ve Dumas, *Ann.* 1871, p. 86).

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre le maire de la commune de Cunfin, qui ne comparaît pas, et statuant sur le pourvoi ;

Sur le premier moyen de cassation :

Attendu que, si le magistrat directeur du jury doit avertir les parties du droit de récusation péremptoire que la loi leur accorde, le défaut d'avertissement ne saurait pourtant constituer un grief, si celui qui l'invoque a, en fait, complètement exercé le droit dont il se plaint d'avoir été privé ;

Attendu que, dans l'espèce, le procès-verbal des opérations du jury ne mentionne, il est vrai, aucun avertissement du juge relatif au droit de récusation, mais qu'il constate en même temps que chacune des parties a récusé un des jurés, ce qui, d'après l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, épuisait leur droit et notamment celui du demandeur ; que vainement le pourvoi élève des doutes sur la portée du procès-verbal, en se fondant sur ce qu'il n'indique pas comme récusation *péremptoire* celle que le demandeur a exercée, en sorte qu'elle a pu être une de celles qu'autorise, pour des causes déterminées, l'article 32 de la loi du 3 mai 1841 ; que l'ensemble des termes employés par le procès-verbal dément cette interprétation ;

D'où il suit qu'aucune loi n'a été violée ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu qu'il s'agissait uniquement de l'expropriation de quatre parcelles, toutes sises au même lieu et appartenant aux mineurs des Étangs ; que les offres de l'expropriation comme la demande de l'exproprié se rapportaient à cet objet unique ; qu'à la vérité le nommé Herbin a, lui aussi, réclamé une indemnité, et qu'il est même intervenu devant le jury pour soutenir sa demande ; mais que cette demande se référait elle-même à l'expropriation dirigée contre les mineurs susnommés, et se fondait exclusivement sur le prétendu dommage qu'il y avait lieu de craindre pour Herbin, à raison des travaux en vue desquels lesdits mineurs étaient expropriés ;

Attendu que, dans ces circonstances de fait, il n'était pas indispensable que l'offre unique de l'administration et la double demande de Châales des Étangs et d'Herbin fussent portées à la connaissance du jury sous forme de tableau ; que cette dernière pièce a trouvé son équipollent légitime dans la production des actes

d'offre et de demande mentionnés au procès-verbal ; qu'ainsi l'article 37 de la loi du 3 mai 1841 n'a pas été violé ;

Sur le troisième moyen :

Attendu que, dans les expropriations régies par la loi de 1836, le magistrat directeur du jury en fait partie intégrante ; que, par conséquent, lorsque le procès-verbal énonce que telle opération a été faite par le *jury*, cette expression désigne, jusqu'à preuve du contraire, le jury complet et régulièrement constitué par l'adjonction du magistrat directeur ;

Attendu que le procès-verbal de l'espèce porte que le jury a visité les terrains expropriés, sur chacun desquels il s'est successivement transporté ; qu'aucune preuve n'étant produite par le demandeur pour combattre le sens naturel et légal des termes dont il s'agit, il s'ensuit que le moyen manque en fait ;

Sur le quatrième moyen :

Attendu que le procès-verbal relate, il est vrai, une déclaration verbale de l'administration, portant que le terrain où se trouve la source n'est point exproprié, et qu'aucun changement ne sera apporté à l'écoulement de l'eau, puisque l'aqueduc ancien sera maintenu ; mais que, contrairement à ce que suppose le pourvoi, la décision du jury n'a nullement donné acte de cette déclaration; qu'elle porte simplement qu'il n'est dû à des Étangs aucune indemnité relativement à la somme de 40 000 francs qu'il réclame à raison de la suppression de la source ou fontaine qui *alimente* la ferme de Beaumont ; que si le magistrat directeur, dans son ordonnance d'envoi en possession, a cru devoir, en dehors de toute réquisition de l'exproprié, donner acte à la commune de Cunfin de la déclaration verbale ci-dessus rappelée, cette ordonnance, qui suivait la décision du jury, n'a pu en changer le caractère et rendre, après coup, éventuel ou conditionnel, un refus d'indemnité qui venait d'être formulé en termes absolus; que, dans cet état des faits, les dispositions légales invoquées par le demandeur étaient sans application à la cause, et, conséquemment, n'ont pas été violées ;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 672)

[31 décembre 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Tarifs

spéciaux. — *Responsabilité.* — (Sieur Bournet.) — *Lorsque les marchandises voyagent dans les conditions d'un tarif spécial, sur wagon découvert, c'est à l'expéditeur qu'il incombe de prendre les précautions nécessaires contre certaines avaries; aucune convention particulière ne peut, d'ailleurs, valablement déroger aux dispositions du tarif* (*).

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu le tarif P. n° 10, des transports en petite vitesse pour la compagnie du chemin de fer du Midi, et l'article 103 du Code de commerce ; le tarif n° 10 ainsi conçu « conditions : la Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de routes, etc.... Les plates-formes mises à la disposition des expéditeurs auront au moins les dimensions suivantes, etc.... S'il convient aux expéditeurs d'opérer leur chargement dans des wagons fermés, wagons à bestiaux, il sera fait droit à leur demande, tout autant que les exigences du service pourront le permettre, et les prix de transport seront, dans ce cas, ceux, etc. Le chargement et le déchargement seront opérés par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinaires ; »

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que les fourrages remis par Bournet à la gare de la Ville-Dieu, pour être transportés à Toulouse, ont été expédiés en petite vitesse et à prix réduit dans les conditions du tarif spécial n° 10, portant que les marchandises qui en font l'objet voyagent par plates-formes ou wagons découverts, et y sont chargées par les soins et aux frais des expéditeurs sans que la compagnie ait à répondre des déchets et avaries de route ; que, cependant l'arrêt attaqué a condamné la compagnie des chemins de fer du Midi, comme responsable de l'avarie par mouillure survenue en cours de route auxdits fourrages, en se fondant sur ce que les agents de la compagnie, ayant pris l'engagement de couvrir la marchandise avec des bâches, auraient commis une faute en ne tenant pas cet engagement;

Mais attendu que les clauses et conditions des cahiers des charges et les tarifs ou règlements qui déterminent les conditions des transports par les chemins de fer, ont force de loi pour et contre les compagnies concessionnaires ; qu'il est interdit à celles-ci d'y déroger par aucune convention expresse ou tacite ; que, notam-

(*) Voir arrêt du 7 août 1878 (Sr Alaux, *Ann.* 1879, p. 905).

ment, elles ne peuvent s'obliger valablement à effectuer le transport des marchandises dans d'autres conditions que celles fixées par les tarifs adoptés par les expéditeurs alors qu'elles resteraient libres de refuser ces avantages à d'autres ;

D'où il suit qu'en déclarant la compagnie du Midi responsable d'une avarie survenue en cours de route, et qui n'avait été que la conséquence du mode de transport adopté par l'expéditeur, sous le prétexte que par des conventions particulières il avait été dérogé aux clauses du tarif, l'arrêt attaqué a violé les dispositions du tarif P. n° 10, ci-dessus visé, et faussement appliqué l'article 103 du Code de commerce :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 673)

[31 décembre 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Grande vitesse. — (Sieur Lemoine.) — *Aux termes de l'article* 2, § 1er, *de l'arrêté ministériel du* 12 *juin* 1866, *les marchandises expédiées par la grande vitesse ne peuvent être transportées que par les trains composés de voitures de toutes classes. On ne peut dès lors en inférer par voie d'interprétation que la compagnie est également obligée d'opérer le transport de ces marchandises par les trains composés exclusivement de voitures de* 2e *classe, sous le prétexte que la vitesse de ces trains serait la même que celle des trains spécialement visés dans l'arrêté.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre Lemoine ;

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 2, § 1er, de l'arrêté du ministre des travaux publics du 12 juin 1866, lequel est ainsi conçu : « Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, en grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs, comprenant des voitures de toutes classes, correspondant avec les destinations, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train, etc. » ;

Attendu qu'il résulte du dispositif du jugement attaqué que la condamnation de la compagnie aux dépens n'a pas été prononcée

comme accessoire de la condamnation principale et par application des articles 130 et 131 du Code de procédure civile, mais que cette condamnation aux dépens a été prononcée comme conséquence de l'interprétation donnée par le jugement à l'article 2 ci-dessus visé et à raison de l'intérêt que Lemoine pouvait avoir à faire consacrer pour l'avenir cette interprétation qui était contestée par la compagnie ;

Attendu que cette interprétation est erronée ; qu'en effet l'article de l'arrêté susvisé porte en termes exprès que les marchandises expédiées par la grande vitesse ne peuvent être transportées que par les trains composés de voitures de toutes classes ; que, dès lors, on ne peut en inférer par voie d'interprétation, sous prétexte que leur vitesse serait la même, que la compagnie est également obligée d'opérer le transport de ces marchandises par les trains composés exclusivement de voitures de 2e classe :

D'où il suit qu'en condamnant la compagnie aux dépens, sous l'unique prétexte qu'elle a contesté cette interprétation erronée de l'article 2 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, le jugement attaqué a formellement violé ledit article ;

Par ces motifs, casse et annule, au chef relatif à la condamnation aux dépens prononcée contre la compagnie du Nord.

(N° 674)

[31 décembre 1879.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. — Nomination. — Redressement de chemins vicinaux. — Magistrat directeur. — Signature. — (Préfet du département de l'Orne.) — *Lorsqu'il y a lieu de recourir à l'expropriation pour des travaux d'ouverture ou de redressement de chemins vicinaux, les jurés désignés pour composer le jury spécial appelé à fixer les indemnités des lieux expropriés doivent nécessairement être choisis sur la liste annuelle dressée par le conseil général du département; mais il n'est pas indispensable que le jugement qui les nomme énonce expressément qu'ils ont été pris sur la liste dont il s'agit. — Est, en conséquence, régulier le jugement qui se borne à viser la requête par laquelle le ministère public demandait qu'il fût procédé à la nomination d'un jury, conformément aux dispositions de l'article 16 de la loi du 31 mai 1836. — On doit conclure de ce visa que le tri-*

bunal a entendu se référer aux énonciations de la requête et qu'il s'est, par conséquent, conformé aux prescriptions de la loi. — En matière d'expropriation pour redressement de chemins vicinaux, le magistrat directeur est en même temps président du jury et doit concourir à la délibération; il est, par suite, nécessaire qu'il appose sa signature sur la minute de ladite délibération. L'omission de cette formalité entraîne la nullité de la décision du jury.

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu que, lorsqu'il y a lieu de recourir à l'expropriation pour des travaux d'ouverture ou de redressement de chemins vicinaux, le tribunal d'arrondissement doit, aux termes de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, en prononçant l'expropriation, choisir sur la liste générale prescrite par l'article 29 de la loi du 7 juillet 1833, ledit article reproduit par la loi du 3 mai 1841, quatre personnes pour former le jury spécial chargé de régler les indemnités, et trois jurés supplémentaires; mais qu'aucune disposition de loi n'exige que le jugement énonce expressément que c'est sur la liste dont il s'agit que les jurés qu'il désigne ont été choisis;

Attendu que le jugement du tribunal d'Argentan, qui, *dans l'espèce*, a désigné les jurés dont la décision est attaquée, a été rendu sur une requête du procureur de la République, demandant que le jury fût nommé conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836; que cette requête étant visée par le jugement, on doit en conclure que le tribunal a entendu se référer aux énonciations qu'elle contient, et qu'il s'est, par conséquent, conformé aux prescriptions de la loi;

D'où il suit que le moyen n'est pas justifié,

Rejette ce moyen;

Mais sur le troisième moyen du pourvoi,

Vu l'article 16 de la loi du 21 mai 1836;

Attendu que, lorsqu'il s'agit d'expropriation pour l'ouverture ou le redressement d'un chemin vicinal, le magistrat directeur ayant, aux termes de cet article, l'obligation de concourir à la délibération du jury, doit nécessairement, pour la régularité, signer la minute de la décision;

Attendu que, de l'expédition de la décision attaquée délivrée par le greffier du tribunal d'Argentan et jointe au pourvoi, il résulte que cette décision n'est signée que des quatre jurés qui y ont pris

part, et qu'elle n'est pas revêtue de la signature du juge de paix, président du jury ; que l'omission de cette formalité entraîne la nullité de ladite décision ;

Par ces motifs, donnant défaut contre le défendeur, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le deuxième moyen du pourvoi,

Casse, etc.

(N° 675)

[31 décembre 1879.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Délai. — (Sieur Riguet.) — *Une compagnie de chemin de fer ne peut être déclarée responsable de ce qu'elle n'a pas remis la marchandise à l'heure à laquelle aurait dû arriver le train sur lequel la marchandise a été chargée, alors qu'elle a offert la livraison dans les délais réglementaires.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . .

Donnant défaut contre Riguet, défendeur à la cassation ;

Vu le tarif spécial G. V. n° 13 de la compagnie de l'Ouest, et les articles 2 et 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, lequel tarif spécial est ainsi conçu :

« G. V. n° 13. — Tarif spécial pour les denrées des halles à conditions générales : Le transport des denrées des halles expédiées aux conditions du présent tarif a lieu par des trains spécialement désignés à cet effet. La remise doit avoir lieu aux gares, trois heures au moins avant le départ de ces trains. A l'arrivée, les denrées sont mises à la disposition du destinataire dans les deux heures qui suivent l'arrivée des trains qui les ont amenées » ;

Attendu qu'aux termes des textes les marchandises expédiées en grande vitesse doivent être présentées à l'enregistrement, en gare, au moins trois heures avant le départ du train qui doit les emporter, faute de quoi elles sont remises au train réglementaire suivant; et que la compagnie a un délai de deux heures, après l'arrivée du train, pour mettre l'expédition à la disposition du destinataire;

Attendu que le jugement attaqué constate que les paniers de poisson expédiés de Dieppe, le 3 décembre 1877, par grande vi-

tesse, à destination de Riguet, en gare à Évreux, n'ont été présentés à l'enregistrement, en gare de Dieppe, qu'à 8 heures 10 minutes du soir, par conséquent moins de trois heures avant le départ du train réglementaire de 9 heures 50 minutes;

Attendu que ce train n'était dès lors point obligatoire pour la compagnie, et qu'elle n'était tenue de faire l'expédition que par le train réglementaire suivant, train n° 11, partant de Dieppe le matin à 6 heures 50 minutes et arrivant à Évreux à 1 heure 18 minutes, et de ne faire la livraison qu'à 3 heures 18 minutes;

Attendu que le jugement attaqué, tout en constatant que l'expédition a été mise à la disposition de Riguet, le 14 décembre, à 11 heures du matin, a néanmoins condamné la compagnie à des dommages-intérêts pour retard dans la livraison, en se fondant sur ce que la marchandise, partie de Dieppe, le 13, par le train de 9 heures 50 minutes du soir, aurait dû être livrée à Évreux, le lendemain matin à 7 heures 10 minutes, le devoir des compagnies étant de n'user que très exceptionnellement des délais réglementaires et de n'accepter les enregistrements tardifs que sous toutes réserves, et après avoir averti les expéditeurs, surtout lorsqu'il s'agit de marchandises sujettes à une prompte décomposition ou qui sont attendues à heure fixe;

Mais attendu que les compagnies de chemins de fer ne peuvent, ni expressément ni tacitement, renoncer aux délais qui leur sont impartis par les règlements pour les transports des marchandises; qu'elles ne sauraient être en faute pour avoir usé du bénéfice de ces délais, qui s'appliquent à toute marchandise, à moins d'une exception précisée par les règlements;

D'où il suit qu'en condamnant la compagnie de l'Ouest à des dommages-intérêts dans les circonstances relevées par lui, le jugement attaqué a violé les dispositions réglementaires ci-dessus visées :

Par ces motifs, casse, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 676)

[23 octobre 1880.]

Taxes des cantonniers cités comme témoins.

Monsieur l'Ingénieur en chef, conformément aux dispositions de l'article 32 du décret du 18 juin 1811, les témoins qui reçoivent un traitement quelconque à raison d'un service public n'ont droit qu'au remboursement de leurs frais de voyage et ne doivent pas toucher l'indemnité allouée à titre de taxe de comparution. Cette taxe ayant pour objet de dédommager le témoin de la perte de son temps ou de son salaire ne saurait, en effet, être accordée à celui qui ne subit aucun dommage par l'effet de sa comparution.

Or, je suis informé que, dans certains départements, des retenues ont été opérées sur le salaire de cantonniers assignés comme témoins. Lorsque ce fait s'est produit, la Chancellerie n'a pas cru devoir, il est vrai, contester à ces modestes agents une indemnité dont la privation eût rendu onéreuse pour eux leur déférence aux injonctions de la justice. Toutefois, M. le Ministre de la Justice exprime l'avis qu'une mesure générale soit prise à cet égard.

Je ne vois pas de motifs, Monsieur l'Ingénieur en chef, pour ne pas appliquer strictement aux cantonniers, comme à tous les agents qui reçoivent un traitement ou un salaire pour un service public, les dispositions de l'article 32 du décret précité, du 18 juin 1811, et je ne puis que vous prier, en conséquence, de veiller à ce que, dans le service qui vous est confié, aucune retenue ne soit désormais opérée sur les journées des cantonniers appelés à déposer en justice.

Veuillez, je vous prie, Monsieur l'Ingénieur en chef, m'accuser réception de la présente.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des travaux publics,
SADI-CARNOT.

PERSONNEL.

(N° 677)

Octobre 1880.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade d'Officier :

(Sur la proposition du Ministre des Affaires Étrangères)

Décret du 4 octobre 1880. — M. Rabel, ingénieur ordinaire de 2e classe.

Au grade de Chevalier :

(Sur la proposition du Ministre des Travaux Publics)

Décret du 11 octobre 1880. — M. Lax (Jules), ingénieur ordinaire de 1re classe.

M. Barreau (François-Charles), ingénieur ordinaire de 2e classe.

M. Siégler (Henry-Philippe-Ernest), ingénieur ordinaire de 2e cl.

2° PROMOTION.

20 *octobre* 1880. — M. Martin (Jules), ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé ingénieur en chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1880.

3° CONGÉ.

2 *octobre* 1880. Une prolongation de congé d'un an, sans traite-

ment, est accordée pour raisons de santé à M. **Grass**, élève ingénieur de 3ᵉ classe.

4ᵉ RETRAITES.

	Date d'exécution.
6 *octobre*. — M. **Carlet**, sous-ingénieur.	1ᵉʳ janvier 1881.
M. **Collier**, sous-ingénieur.	Idem.
M. **Damery**, sous-ingénieur.	Idem.
M. **Paulis**, sous-ingénieur.	Idem.
Décret du 15 *octobre* 1880. — M. **Pelaud**, ingénieur en chef de 1ʳᵉ classe.	16 octobre 1880.
Idem. — M. **Quillard**, inspecteur général de 2ᵉ classe.	18 octobre 1880

5ᵉ DÉCISIONS DIVERSES.

10 *juillet* 1880.—MM. **Trèves**, conducteur principal, et **Nivière**, conducteur de 1ʳᵉ classe, détachés au service du Gouvernement général de l'Algérie, restent définitivement chargés, le 1ᵉʳ de l'arrondissement maritime d'Alger, le 2ᵉ de l'arrondissement de Mascara, dont l'intérim leur était confié. Ils rempliront les fonctions d'ingénieur ordinaire.

4 *octobre*. — M. **Proszinski**, ingénieur en chef de 2ᵉ classe, chargé de la direction du service des travaux publics à la Martinique et remis à la disposition de l'Administration des Travaux Publics par M. le Ministre de la Marine et des Colonies, est chargé du service ordinaire, du service hydraulique et du service maritime du département de la Vendée, et du service d'études et travaux des chemins de fer de Benet à la ligne de Niort à Ruffec et de Challans à Beauvoir, en remplacement de M. **Dingler**, précédemment appelé à une autre destination.

5 *octobre*. — M. **Perrennez**, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur attaché, dans le département du Finistère, au service ordinaire, au service maritime et à la 2ᵉ section du canal de Nantes à Brest, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1ᵉʳ janvier 1881, est maintenu en fonctions jusqu'au 1ᵉʳ janvier 1882.

8 *octobre*.— M. **Lasne**, ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, chargé, dans le département de la Charente-Inférieure, du service ordinaire de l'arrondissement de Royan et attaché au service maritime de ce département est chargé, en outre, du 8ᵉ arrondissement de la 1ʳᵉ section du service du contrôle de l'exploitation des chemins

de fer de l'État (ligne de Pons à la Tremblade, avec embranchement de Saujon sur Royan, chemin de fer de la Seudre).

8 *octobre* 1880. — M. Michaut, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département du Puy-de-Dôme, à la résidence de Clermont-Ferrand, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre, du 2e arrondissement du service d'études et travaux du chemin de fer de Clermont à Tulle et attaché au service de la navigation de l'Allier, est chargé, en outre, de l'arrondissement de la 3e section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État (section de la ligne de Clermont à Tulle, comprise entre Tulle et Ussel et ultérieurement, lorsqu'elle sera livrée à l'exploitation, la section de Clermont à Ussel).

Idem. — M. Gilbin, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, dans le département de la Haute-Marne, à la résidence de Chaumont, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre, du 2e arrondissement du service d'études et travaux du canal de la Marne à la Saône et attaché, en outre, à divers services de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de l'Aube et du service d'études et travaux des chemins de fer de Troyes à Brienne, de Brienne à Vitry-le-François et de Saint-Florentin à Troyes, en remplacement de M. Rondel, appelé à une autre destination.

M. Gilbin remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

9 *octobre.* — M. Colson, ingénieur ordinaire de 2e classe, auditeur au Conseil d'État, est maintenu dans ses fonctions de sous-chef du cabinet du Ministre des Travaux Publics.

Idem. — M. Debray, ingénieur ordinaire de 3e classe, est maintenu dans ses fonctions de sous-chef adjoint du cabinet du Ministre des Travaux Publics.

12 *octobre.* — Les lignes de Melun à la Ferté-sous-Jouarre par ou près Rozoy et Coulommiers et d'Esbly à un point à déterminer sur la ligne de Gretz à Coulommiers, entre Faremoutiers et Coulommiers, composant le 2e arrondissement (précédemment confié à M. de Basire) du service d'études et travaux de chemins de fer de M. l'ingénieur en chef Darcel, sont réparties comme il suit en 3 arrondissements d'ingénieur ordinaire, qui prendront respectivement les nos 2, 3 et 4 du service et seront confiés, savoir :

Le 2e arrondissement

Ligne de Melun à Coulommiers, par ou près Rozoy :

A M. Étienne (Paul), ingénieur ordinaire de 1re classe, à Melun;

Le 3e arrondissement

Ligne de Coulommiers à la Ferté-sous-Jouarre :

A M. **Thanneur**, ingénieur ordinaire de 1re classe, à Coulommiers;

Le 4e arrondissement

Ligne d'Esbly à un point à déterminer sur la ligne de Gretz à Coulommiers, entre Faremoutiers et Coulommiers :

A M. **Bernard** (Charles), ingénieur ordinaire de 1re classe, à Meaux.

14 *octobre* 1880.— La ligne d'Évreux-Ville à Évreux-Navarre est distraite du 4e arrondissement (M. **Frossard**, ingénieur ordinaire) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Degrand** et rattachée au 1er arrondissement du même service (M. **Cordier**, ingénieur ordinaire).

15 *octobre*. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Angoulême à Limoges est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

M. **Forestier**, ingénieur en chef, reste toutefois chargé de la liquidation des comptes de la compagnie des Charentes.

Idem. — La résidence de l'ingénieur ordinaire chargé du 1er arrondissement (lignes de Niort à Ruffec et de Saint-Jean d'Angely à Civray, avec embranchement sur Cognac, par Matha) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Forestier**, est transférée de Poitiers à Melle.

Idem. — M. **Jung**, conducteur de 1re classe, attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Lemoyne**, est chargé du 1er arrondissement ci-dessus, en remplacement de M. **Dubois**, précédemment appelé à une autre destination.

M. **Jung** remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

19 *octobre*. — La section de la ligne de la Brohinière à Carhaix, comprise entre Loudéac et l'embranchement de Gouarec à Quintin, est distraite du 3e arrondissement (M. **Gérard**, conducteur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, à Saint-Brieuc) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Cellier** et rattachée au 2e arrondissement (M. **Scal**, chef de section principal faisant fonctions d'ingénieur auxiliaire).

La ligne de Carhaix à Guingamp actuellement comprise dans le

2e arrondissement de ce service sera rattaché au 3e arrondissement.

La résidence de l'ingénieur ordinaire chargé du 2e arrondissement du service ci-dessus est transférée de Saint-Brieuc à Loudéac.

19 *octobre* 1880.— Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Remiremont à Saint-Maurice est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation du réseau de l'Est.

Idem. — M. Bonamy, ingénieur ordinaire de 1re classe, cesse d'être chargé du service ordinaire et du service hydraulique de l'arrondissement de l'Est, dans le département de la Loire-Inférieure, et du 8e arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Loire.

Il reste exclusivement chargé, à la résidence de Nantes, du 1er arrondissement du service de la 1re section du canal de Nantes à Brest, du 2e arrondissement du service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Chéguillaume et du 5e arrondissement de la 3e section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans et prolongements. Les services distraits des attributions de M. Bonamy formeront à l'avenir un arrondissement spécial d'ingénieur ordinaire dont le titulaire résidera à Nantes.

20 *octobre.* — M. Hivonnait, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de la Haute-Garonne, du service ordinaire de l'arrondissement de Toulouse et attaché au service de la navigation de la Garonne et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne et de ses affluents, est chargé, en outre, du 3e arrondissement de la 1re section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. Parlier, précédemment appelé à d'autres fonctions.

26 *octobre.* — M. Lauzin, conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, sera chargé, dans le même service, de l'intérim du 3e arrondissement d'ingénieur ordinaire, vacant par suite de l'admission à la retraite de M. Jedlinski.

27 *octobre.* — Le service spécial d'observations hydrométriques et d'annonces des crues dans les bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, est réparti comme il suit en cinq arrondissements d'ingénieur ordinaire :

1er *arrondissement.*

Bassin de la Sambre et de ses affluents :

M. **Salles**, ingénieur ordinaire de 3e classe, à Avesnes.

2e *arrondissement.*

Bassin de l'Escaut et de ses affluents, à l'exception de la Scarpe :

M. **Berthet**, ingénieur ordinaire de 2e classe, à Valenciennes.

3e *arrondissement.*

Bassin de la Scarpe :

M. **Gruson**, ingénieur ordinaire de 1re classe, à Douai.

4e *arrondissement.*

Bassin de la Lys et de ses affluents :

M. **Peslin**, ingénieur ordinaire de 1re classe, à Lille.

5e *arrondissement.*

Bassin de l'Yser :

M. **Cosserat**, ingénieur ordinaire de 2e classe, à Dunkerque.

28 *octobre* 1880. — Un service spécial est créé pour les études d'un canal destiné à relier le canal de la Haute-Marne à celui de la Marne au Rhin, entre Houdelaincourt et Joinville.

M. **Carlier**, ingénieur en chef à Chaumont, réunira ce service à ses attributions actuelles.

M. **Mongin**, sous-ingénieur, déjà chargé, dans le département de la Haute-Marne, à la résidence de Vassy, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord et attaché au service du contrôle des travaux de la ligne de Vassy à Doulevant, sera attaché, en outre, au service du canal d'Houdelaincourt à Joinville.

30 *octobre*. — M. **Barthaud**, conducteur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire, cesse d'être chargé du 1er arrondissement (lignes de Sarlat à Condat, de Souillac à Sarlat et de Groslejac à Gourdon) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Roman**.

M. **Barthaud** reste exclusivement chargé, dans le département de la Dordogne, des fonctions d'ingénieur du service ordinaire de l'arrondissement de Sarlat.

Le 1er arrondissement ci-dessus désigné est réparti comme il suit entre les titulaires des 2e et 4e arrondissements du même service qui en sont chargés par intérim :

1° Lignes de Sarlat à Condat et de Souillac à Sarlat. — Section comprise entre la sortie du tunnel de Candourat et Cazoulès :

M. Liébeaux, ingénieur ordinaire de 2e classe, à Périgueux.

2° Lignes de Gourdon à Groslejac et de Condat à Sarlat, comprenant les travaux du pont sur la Dordogne :

M. Mouret, ingénieur ordinaire de 2e classe, à Périgueux.

30 *octobre* 1880. — Les ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent reçoivent les destinations suivantes :

M. Hutin est chargé, dans le département de la Charente, à la résidence d'Angoulême, du 2e arrondissement du service des études du canal de jonction de la Garonne à la Loire (emploi créé).

M. Galliot est chargé, dans le département du Cher, à la résidence de Saint-Amand, du service ordinaire de l'arrondissement du Sud et du 1er arrondissement du service du canal de Berry, en remplacement de M. Courtois, précédemment admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Quellennec est chargé, dans le département du Finistère, à la résidence de Quimper, du service ordinaire et du service maritime de l'arrondissement du Sud et du 1er arrondissement (lignes de Rosporden à Concarneau, de Quimper à Douarnenez et de Quimper à Pont-l'Abbé) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Fénoux, en remplacement de M. Harel de la Noë, appelé à une autre destination.

M. Bleynie est chargé, dans le département de l'Indre, à la résidence de Châteauroux, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord (emploi créé).

M. de Labrosse (René) est chargé, dans le département de l'Isère, à la résidence de Grenoble, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est, en remplacement de M. Margot, précédemment appelé à une autre destination.

M. Rousseau est chargé, dans le département de la Loire-Inférieure, à la résidence de Nantes, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est et du 8e arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Loire (emploi créé).

M. Tur est chargé, dans le département de la Haute-Marne, à

la résidence de Chaumont, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre, du 2e arrondissement du service d'études et travaux du canal de la Marne à la Saône et du 2e arrondissement (2e section) du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, en remplacement de M. Gilbin, appelé à d'autres fonctions.

M. Montaron est chargé, dans le département de Seine-et-Marne, du service ordinaire de l'arrondissement de Provins et du 2e arrondissement (ligne de Provins à Esternay) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Demouy, en remplacement de M. Lethier, précédemment appelé à d'autres fonctions.

M. Humbert est chargé, dans le département du Var, du service ordinaire de l'arrondissement de Brignoles et du 1er arrondissement (ligne de Draguignan à Mirabeau, 2e section) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Fournier de Saint-Amant, en remplacement de M. Hugues, précédemment appelé à une autre destination.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATION.

18 *octobre* 1880. — M. Suchet, candidat déclaré admissible à l'emploi de conducteur, est nommé conducteur de 4e classe et attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service des études et travaux des chemins de fer de Chalon à Roanne et de Saint-Gengoux à Montchanin.

2° PROMOTION.

15 *octobre* 1880. — M. Monchovaut, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est promu à la 3e classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

5 *octobre* 1880. — M. Camp, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux des chemins de fer de Narbonne à Bize, de Moux à Caunes et de Carcassonne à Quillan, dans le départe-

ment de l'Aude, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Toulouse.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

15 *octobre* 1880.— M. Faget de Casteljau, conducteur de 4e classe, en congé illimité, agent-voyer en chef du département de l'Avey ron, sera considéré comme étant en service détaché.

19 *octobre*. — M. Larmurier, conducteur de 4e classe, sans emploi, est remis en activité. — Il est détaché au service de l'Algérie (département d'Alger).

Idem. — M. Gaud, conducteur de 4e classe, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, dans le département de la Charente, est autorisé à entrer au service de l'administration des chemins de fer de l'État, en qualité de conducteur des travaux, à Pons (Charente-Inférieure).

Il sera considéré comme étant en service détaché.

23 *octobre*. — M. d'Aure de Lyas, conducteur de 2e classe, au service du département de la Haute-Garonne, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Toulouse.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4e CONGÉS.

19 *octobre* 1880. — M. Leroux, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de l'Oise, est mis en congé sans traitement pendant un an pour raisons de santé.

Idem. — M. Darquey, conducteur de 4e classe, en congé illimité à Cudos (Gironde), est mis en congé sans traitement jusqu'à l'époque où il sera possible de lui assigner une destination dans le département de la Gironde.

5e CONGÉS RENOUVELABLES.

2 *octobre* 1880. — M. Mazeaud, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est mis en congé renouvelable et autorisé à exercer les fonctions d'architecte-voyer de la ville d'Aubusson.

14 *octobre*. — M. Guiter, conducteur de 3e classe, en congé illimité, est mis en congé renouvelable et autorisé à accepter les fonctions de conducteur de travaux au service de la compagnie des chemins de fer du Midi (exploitation).

15 *octobre*. — M. Harlingue, conducteur principal, attaché au service municipal de la ville de Paris, est mis en congé renouvelable et autorisé à accepter l'emploi d'inspecteur des travaux

neufs et d'entretien des ponts à péage pour le compte de la société des ponts réunis, dont le siège est à Paris.

6° DÉMISSIONS.

15 *octobre* 1880. — Est acceptée la démission de M. **Petit**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire de la Nièvre.

23 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **Verlande**, conducteur de 4e classe, au service maritime du département du Nord.

Idem. — M. **Gully**, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est déclaré démissionnaire.

Idem. — Est acceptée la démission de M. **Vidonne**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, actuellement en congé de six mois sans traitement.

Idem. — M. **Guignette**, conducteur de 3e classe, en congé illimité à Heunayer (Algérie), est déclaré démissionnaire.

27 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **Pillon**, conducteur de 4e classe, au service de la navigation de la Saône, dans le département de la Haute-Saône.

7° RETRAITE.

	Date d'exécution.
19 *octobre* 1880. — M. **Léal**, conducteur principal, au service du canal de la Marne au Rhin, dans le département de Meurthe-et-Moselle.	1er janv. 1881.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Fauchay**, conducteur de 3e classe, en congé illimité, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er janvier 1881.	8 nov. 1877.
M. **Audry**, conducteur de 2e classe, au service de la navigation de la Loire (2e section), dans le département de l'Allier.	21 juill. 1880.
M. **Hubert**, conducteur de 4e classe, en congé illimité	21 août 1880.
M. **Schaërer**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de l'Indre.	28 août 1880.
M. **Morchouane**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Mayenne.	7 oct. 1880.
M. **Guiot**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de Maine-et-Loire. . . .	11 oct. 1880.

	Date du décis.
M. Peny, conducteur principal, au service ordinaire du département de la Nièvre.	16 oct. 1880.
M. Four, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de l'Indre.	17 oct. 1880.
M. Bentz, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département des Vosges.	17 oct. 1880.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

2 *octobre* 1880. — M. **Guérin**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer d'Oiry à Vouziers, dans le département de la Marne, passe dans le département des Ardennes au même service.

Idem. — MM. **Génot**, conducteur de 1re classe, et **Drouchon**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Gondrecourt à Neufchâteau dans le département de la Meuse, passent au service des études et travaux du chemin de fer de Revigny à Saint-Dizier, dans le même département.

Idem. — M. **Rouineau**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Rodez à Millau, dans le département de l'Aveyron, passe, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Tarascon à Ax.

4 *octobre.* — M. **Bousset**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à Séverac, dans le département de la Lozère, passe, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Montluçon à Eygurande.

8 *octobre.* — M. **Herment**, conducteur principal, au service ordinaire du département du Nord et au service du contrôle des travaux du chemin de fer du Nord, admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 1er janvier 1881, est maintenu en fonctions jusqu'au 1er janvier 1882.

11 *octobre.* — M. **Ducastel**, conducteur de 1re classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Melun à Ormoy, dans le département de la Seine, passe au service ordinaire du même département.

.3 *octobre.* — M. **Pomié**, conducteur de 3e classe, détaché au service de l'Inde et remis à la disposition de l'Administration des Travaux Publics par M. le Ministre de la Marine et des Colonies est attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation du Lot.

14 *octobre* 1880. — M. **Raison**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Colombey à Frenelle, dans le département de Meurthe-et-Moselle, passe au service ordinaire du département de la Marne.

15 *octobre*. — M. **Toselli**, conducteur principal, au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er janvier 1881, est maintenu en fonctions jusqu'au 1er janvier 1882,

Idem. — M. **Monchovaut**, conducteur de 4e classe, en congé illimité, est remis en activité et élevé à la 3e classe de son grade. Il est attaché au service ordinaire du département de la Seine.

Idem. — M. **Geffroy**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux des chemins de fer de Vieilleville à Bourganeuf, Aubusson à Felletin, etc., dans le département de la Creuse, passe, dans le département du Finistère, au service des études et travaux des chemins de fer du centre de la Bretagne.

Idem.— M. **Simon** (Anatole), conducteur de 3e classe, au service des études et travaux des chemins de fer de Nantes à Segré, etc., dans le département de la Loire-Inférieure, passe, dans le département du Finistère, au service des études et travaux du chemin de fer de Quimper à Pont-l'Abbé.

Idem.— M. **Carbasse**, conducteur de 4e classe, au service hydraulique du département des Pyrénées-Orientales, est attaché accessoirement au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi.

19 *octobre*. — M. **Leroy**, conducteur de 3e classe, au service de la navigation de la Seine (1re section—1re division), dans le département de Seine-et-Marne, est provisoirement employé dans le département de l'Aube, au même service.

Idem. — M. **Reboul**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département du Var.

Idem. — M. **Dubois**, conducteur de 4e classe, en congé d'un an pour service militaire, est remis en activité et attaché au service des ports maritimes du département du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Godefroy**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département d'Alger et remis à la disposition de l'Administration des Travaux Publics, est attaché au service ordinaire du département de l'Indre.

22 *octobre*. — M. **Guérin**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Sarthe, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Sablé à Sillé-le-Guillaume.

22 *octobre* 1880. — M. **Breton**, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Deux-Sèvres, au service du chemin de fer de Poitiers à Bressuire, passe au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

26 *octobre*. — M. **Borne-Bonet**, conducteur de 3e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Seine.

27 *octobre*. — M. **Motard**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de la Charente, passe au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

29 *octobre*. — M. **Lalonguière**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Garonne, passe, dans le département du Gers, au service des études et travaux des chemins de fer de Condom à Port-Sainte-Marie et à Riscle, etc.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1880.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	LOIS.		
1879			
13 juillet.	Loi relative au Conseil d'Etat; rapport sur ses travaux. . .	1019	481
31 juillet.	Loi qui autorise le gouverneur général civil de l'Algérie à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la Chambre de commerce de Bône d'avancer sans intérêt, à l'Etat, la somme de 1.400.000 francs, pour être affectée aux travaux du port de Bône.	451	197
31 juillet.	Loi qui autorise le gouverneur général civil de l'Algérie à accepter, au nom de l'Etat, l'offre faite par la chambre de commerce d'Alger d'avancer à l'Etat, sans intérêt, la somme de 1.700.000 francs, pour être affectée aux travaux du port d'Alger.	452	198
4 août.	Loi qui approuve une convention passée entre le ministre des travaux publics et le syndic de la faillite de la compagnie des chemins de fer de Lille à Valenciennes et prolongements, relative au rachat de la ligne de Lérouville à Sedan.	5	1
8 août.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour la construction de nouveaux quais au port de Rouen. . . .	8	2
18 déc.	Loi relative à la reconstruction de l'Hôtel des Postes. . . .	8	3
20 déc.	Loi qui affecte une somme de 600.000 francs aux explorations et études relatives à la mise en communication, par voie ferrée, de l'Algérie avec l'intérieur du Soudan. . .	273	91
20 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'établissement d'un canal dérivé du Rhône en vue de l'irrigation de territoire dans les départements de l'Isère, de la Drôme, de Vaucluse, du Gard et de l'Hérault	273	92

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1879	*Suite des Lois.*		
21 déc.	Loi portant fixation du budget des recettes de l'exercice 1880. (Extraits.)	557	271
21 déc.	Loi portant fixation du budget des dépenses de l'exercice 1880. (Extraits)	274	93
24 déc.	Loi portant : 1° régularisation de décrets qui ont ouvert des crédits sur l'exercice 1879 pendant la prorogation des Chambres ; 2° ouverture de crédits supplémentaires et extraordinaires sur les exercices 1878 et 1879 ; 3° ouverture de crédits spéciaux d'exercices clos et périmés. (Extraits.)	280	94
24 déc.	Loi qui autorise le département de l'Ain à s'imposer extraordinairement pour les travaux des chemins vicinaux ordinaires	283	95
27 déc.	Loi qui ouvre au ministre des travaux publics un crédit supplémentaire sur l'exercice 1880	283	96
27 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Mezzana à Corte	284	97
27 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot	285	98
27 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Gilley à Pontarlier	285	99
27 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Vougeaucourt à Saint-Hippolyte	286	100
27 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Sablé à Sillé-le-Guillaume	287	101
27 déc.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Carmaux à Rodez	288	102
27 déc.	Loi qui autorise le département du Doubs à contracter un emprunt applicable aux travaux de diverses lignes vicinales	288	103
27 déc.	Loi qui autorise le département de la Loire-Inférieure à contracter deux empunts applicables aux travaux des chemins de grande communication et d'intérêt commun	289	104
1880			
31 janv.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Quimper à Pont-l'Abbé	377	156
31 janv.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Brieuc au Légué	378	157
31 janv.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Bas-Evette à Giromagny	378	158
31 janv.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Elnes à Arles-sur-Tech	379	159
12 février.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Fère-Champenoise à Vitry-le-François	454	199
19 février.	Loi portant suppression immédiate des droits de navigation intérieure	453	200
21 février.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Bordeaux	380	160

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1880			
21 février.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Moulis à la rive gauche de la Gironde, près Lamarque.	380	161
21 février.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Loudun à Châtellerault.	381	162
21 février.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Laurent-de-la-Prée à la pointe de la Fumée.	382	163
21 février.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un raccordement de chemin de fer entre la ligne de Grande-Ceinture et la gare actuelle de Saint-Germain	383	164
21 février.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Eu à Dieppe.	384	165
28 février.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire au port de commerce de Cherbourg.	455	201
6 mars.	Loi qui autorise le département des Vosges à contracter un emprunt de 1 million de francs, applicable aux travaux des chemins de grande communication et d'intérêt commun.	456	202
9 mars.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Prades à Olette	456	203
9 mars.	Loi relative au chemin de fer d'Alais au Rhône et à l'embranchement de Salindres	457	204
12 mars.	Loi qui ouvre au ministre de l'intérieur et des cultes, sur l'exercice 1879, un crédit extraordinaire pour subventions aux chemins vicinaux.	458	205
12 mars.	Loi qui autorise le département des Hautes-Pyrénées à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun	460	206
22 mars.	Loi relative à l'achèvement des travaux d'amélioration de la rivière d'Aa, de la Scarpe supérieure et des canaux de Neuffossé, de Bourbourg et de Calais.	645	303
23 mars.	Loi qui autorise le département de la Drôme à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	460	207
27 mars.	Loi qui ouvre ou annule divers crédits sur les exercices 1878, 1879 et 1880.	460	208
27 mars.	Loi qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, un crédit extraordinaire pour l'installation des ministères de l'intérieur, des postes et des télégraphes, de l'agriculture et du commerce, et des travaux publics . . .	464	209
2 avril.	Loi qui incorpore dans le réseau d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Moutiers à Albertville.	645	304
2 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour la création d'un port en eau profonde à la Mare-à-la-Besse, dans la rade de la Pallice, près la Rochelle.	646	305
2 avril.	Loi qui autorise le département de l'Aveyron à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	647	306
2 avril.	Loi qui autorise le département de la Corrèze à contracter		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Lois.		
1880	un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	647	307
2 avril.	Loi qui autorise le département du Gers à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	647	308
2 avril.	Loi qui autorise le département de la Gironde à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes d'intérêt commun.	648	309
2 avril.	Loi qui autorise le département de Saône-et-Loire à contracter un emprunt applicable au payement d'une subvention promise pour l'établissement d'un chemin de fer et autres travaux, et à s'imposer extraordinairement.	648	310
3 avril.	Loi autorisant l'exécution de travaux à faire pour la submersion ou l'irrigation, par le canal du Midi, de terrains situés dans les départements de l'Aude et de l'Hérault . .	648	311
3 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration et l'agrandissement du port de Dieppe . . .	649	312
3 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port du Tréport.	650	313
6 avril.	Loi qui ouvre au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1880, un crédit extraordinaire pour les dépenses de l'Exposition de Melbourne	465	210
7 avril.	Loi qui autorise le département des Côtes-du-Nord à contracter un emprunt : 1° pour les travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun; 2° pour le rachat des ponts à péage situés sur les lignes vicinales. .	650	314
7 avril.	Loi qui autorise le departement de la Vienne à établir un impôt extraordinaire, dont le produit sera affecté au payement des subventions promises pour la construction de divers chemins de fer.	651	315
7 avril.	Loi qui autorise le département de l'Yonne à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication, et à s'imposer extraordinairement	651	316
7 avril.	Loi qui autorise la ville de Saint-Denis (Seine) à contracter un emprunt applicable à la canalisation du Croult, à la construction d'égouts et autres travaux d'utilité communale, et à s'imposer extraordinairement	651	317
10 avril.	Loi qui autorise le département de l'Aisne à contracter un emprunt destiné aux travaux des lignes vicinales.	651	318
10 avril.	Loi qui autorise le département du Calvados à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes vicinales.	651	319
10 avril.	Loi qui autorise le département de la Loire à contracter un emprunt applicable aux travaux des chemins de grande communication et d'intérêt commun	652	320
12 avril.	Loi qui autorise le département de la Sarthe à contracter un emprunt destiné aux travaux des lignes ordinaires non compris dans le réseau subventionné, et à s'imposer extraordinairement..	652	321

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1880			
12 avril.	Loi qui autorise le département de l'Aisne à contracter un emprunt pour les travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun, et pour le rachat de ponts à péage situés sur les lignes vicinales, et à s'imposer extraordinairement.	652	322
12 avril.	Loi qui autorise le département de l'Allier à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun, et à s'imposer extraordinairement.	652	323
12 avril.	Loi qui autorise le département des Alpes-Maritimes à contracter un emprunt applicable aux travaux des diverses lignes vicinales.	653	324
12 avril.	Loi qui autorise le département du Doubs à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	653	325
12 avril.	Loi qui autorise le département de l'Eure à contracter un emprunt destiné au rachat d'un pont à péage situé sur une ligne vicinale.	653	326
12 avril.	Loi qui autorise le département d'Eure-et-Loir à contracter deux emprunts pour les travaux de lignes de grande communication et d'intérêt commun.	653	327
12 avril.	Loi qui autorise le département du Gard à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	654	328
12 avril.	Loi qui autorise le département de la Haute-Loire à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	654	329
12 avril.	Loi qui autorise le département de la Manche à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	654	330
12 avril.	Loi qui autorise le département de la Meuse à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	654	331
12 avril.	Loi qui autorise le département de l'Oise à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication.	655	332
12 avril.	Loi qui autorise le département de l'Orne à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes vicinales ordinaires.	655	333
12 avril.	Loi qui autorise le département du Puy-de-Dôme à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de communication et d'intérêt commun.	655	334
12 avril.	Loi qui autorise le département de la Sarthe à contracter un emprunt destiné à la construction de deux chemins de fer d'intérêt local, et à s'imposer extraordinairement.	655	335
12 avril.	Loi qui autorise le département de Seine-et-Marne à contracter un emprunt destiné au rachat des ponts à péage situés sur les lignes vicinales.	656	336
12 avril.	Loi qui autorise le département du Var à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	656	337

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1879 7 juillet	Chemin de fer de Châteaubriant à Rennes. — Prise de possession de terrain	17	7
10 juillet.	Chemin de fer de Châteaubriant à Rennes. — Prise de possession de terrain	17	8
10 juillet.	Affectation d'une parcelle de terrain à la route nationale n° 47 (Meuse)	17	9
14 juillet.	Canal de la Marne au Rhin. — Reconstruction des portes d'écluses	18	10
14 juillet.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement de la partie comprise dans le département de la Haute-Marne d'un chemin de fer d'intérêt local de Naix-Menaucourt à Gué-Ancerville, avec divers embranchements	18	11
14 juillet.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement de la partie comprise dans le département de la Meuse d'un chemin de fer d'intérêt local de Naix-Menaucourt à Gué-Ancerville, avec divers embranchements	45	12
15 juillet.	Amélioration de la Seine, en aval de Rouen	49	13
15 juillet.	Rivière du Tarn. — Etablissement d'échelles à poissons	49	14
16 juillet.	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement de la ligne de tramways de Nantes jusqu'à la gare du chemin de fer qui dessert la commune de Chantenay	50	15
16 juillet.	Prolongement de la route départementale n° 23 (Manche)	53	16
2 août.	Restauration et élargissement du viaduc de Sedan (Ardennes)	54	17
2 août.	Reconstruction du barrage d'Hérant, sur la rivière d'Aisne (Oise)	54	18
13 août.	Décret relatif à la création d'écluses en pierres ou pêcheries à poissons sur certaines parties du rivage du quartier des Sables-d'Olonne	54	19
16 août.	Affectation de terrain aux dépendances du canal de Calais (Pas-de-Calais)	56	20
16 août.	Chemin de fer de Châteaubriant à Rennes. — Prise de possession de terrain	56	21
18 août.	Restauration des ouvrages de défense de la pointe du Devin (Vendée)	57	22
21 août.	Rectification de la route départementale n° 6, de Paris à Auch (Basses-Pyrénées)	57	23
21 août.	Rectification de la route départementale n° 18 (Doubs)	289	105
21 août.	Rectification de la route départementale n° 8 (Nièvre)	290	106
21 août.	Rectification de la route départementale n° 6 (Basses-Pyrénées)	290	107
25 août.	Décret qui approuve la rétrocession à une Société anonyme de la concession du chemin de fer d'intérêt local de Montsecret à Chérencé-le-Roussel pour la partie comprise dans le département de l'Orne, et autorise l'emploi de rails en acier du poids de 25 kilog. par mètre courant pour la construction dudit chemin de fer	58	24
25 août.	Décret qui approuve la rétrocession à une Société anonyme de la concession du chemin de fer d'intérêt local de Mont-		

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1879			
13 sept.	Approbation de dépenses faites et à faire sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	184	59
13 sept.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	185	60
22 sept.	Décret qui reporte à l'exercice 1877 une somme de 89,165f,44 applicable aux études et aux travaux de chemins de fer exécutés par l'Etat.	186	61
25 sept.	Décret qui place hors cadres les officiers d'artillerie de réserve ou de l'armée territoriale, anciens élèves de l'Ecole polytechnique, attachés soit aux différentes compagnies de chemins de fer, soit à l'administration des chemins de fer de l'Etat.	187	62
29 sept.	Fonds de concours; travaux d'établissement du canal de l'Est; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879.	188	63
29 sept.	Décret qui reporte à l'exercice 1879 une portion de crédit applicable au remboursement, aux compagnies de chemins de fer rachetés, des frais d'achèvement des lignes et à la liquidation du compte spécial du séquestre administratif.	189	64
29 sept.	Décret qui reporte à l'exercice 1879 une somme non employée en 1878 au rachat des lignes de chemins de fer. .	189	65
1er oct.	Fonds de concours; exécution de divers travaux publics; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879.	190	66
16 oct.	Reconstruction du Pont-au-Double, sur la Seine, à Paris. .	199	67
18 oct.	Fonds de concours; achèvement des travaux de rectification de la route nationale n° 103, de la Voulte au Puy; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879	199	68
18 oct.	Décret qui reporte sur l'exercice 1878 une somme restée disponible sur les crédits ouverts pour la construction du canal de l'Est	200	69
20 oct.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	200	70
20 oct.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	201	71
20 oct.	Reconstruction du tablier du pont de Pont-sous-Avranches (Manche)	202	72
20 oct.	Reconstruction du pont Rouge sur la rivière de l'Oise (Oise).	203	73
21 oct.	Décret qui reporte à l'exercice 1879 une somme restée disponible sur les crédits ouverts en 1878, à titre de fonds de concours au gouvernement civil de l'Algérie.	203	74
22 oct.	Fonds de concours; travaux de restauration des ports de Dunkerque et de Gravelines; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879.	204	75
24 oct.	Décret qui approuve la convention passée entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est pour l'exploitation provisoire de la ligne de Lérouville à Sedan.	205	76
24 oct.	Décret qui approuve la soumission par laquelle la compagnie des chemins de fer de l'Est s'engage à exécuter les travaux		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1879			
27 nov.	Décret qui approuve la délibération du conseil municipal de Lille, relative à la cession et à la fusion en une seule entreprise des tramways urbains avec les tramways suburbains	307	123
1er déc.	Travaux de défense de la place d'Arcachon (Gironde)	309	124
3 déc.	Fonds de concours; amélioration de la Scarpe supérieure et du canal de Calais; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879	309	125
3 déc.	Fonds de concours; travaux d'amélioration du port de Honfleur; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879	310	126
3 déc.	Fonds de concours; construction des lignes de chemins de fer de Vichy à Thiers, de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879	311	127
8 déc.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne	312	128
8 déc.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Nord	313	129
8 déc.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne	314	130
8 déc.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne	316	131
8 déc.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne	317	132
8 déc.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	318	133
8 déc.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	319	134
13 déc.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier le port de Marans avec la gare de cette ville, sur la ligne de la Rochelle à la Roche-sur-Yon	320	135
18 déc.	Amélioration du port des Sables-d'Olonne (Vendée)	321	136
18 déc.	Fonds de concours; travaux d'établissement du canal de l'Est; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879	322	137
19 déc.	Chemin de fer de Mortagne à Mézidon. — Prise de possession de terrain	323	138
22 déc.	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une seconde voie de tramways dans la traversée des fortifications de Calais	323	139
22 déc.	Décret qui approuve les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'augmentation de son matériel roulant	325	140
22 déc.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Nord	385	166

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1879	*Suite des Décrets.*		
22 déc.	Etablissement d'un dépôt de dynamite au Mas-de-Vaugraine, sur le territoire de la commune de Saint-Pierre-d'Allevard (Isère).	386	167
22 déc.	Décret qui approuve la convention relative à la concession et à l'exécution du chemin de fer de Sathonay à Trévoux (département de l'Ain)	659	348
22 déc.	Décret qui approuve la convention relative à la concession et à l'exécution du chemin de fer de Sathonay à Trévoux (département du Rhône).	687	349
22 déc.	Décret qui autorise la substitution de la compagnie des Dombes et du Sud-Est à la compagnie des chemins de fer du Rhône, comme concessionnaire des chemins de fer d'intérêt local de Sathonay vers Trévoux (Ain).	691	350
22 déc.	Substitution de la compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est à la compagnie des chemins de fer du Rhône, comme concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de la limite du département du Rhône à Trévoux.	695	351
22 déc.	Substitution de la compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est à la compagnie des chemins de fer du Rhône, comme concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de la Croix-Rousse à Sathonay	696	352
27 déc.	Approbation du tarif du passage d'eau de Beauvoir sur le canal du Couesnon (Manche).	387	168
28 déc.	Canal du Centre. — Remplacement de quarante paires de portes d'écluse.	388	169
28 déc.	Décret qui autorise la commune de Lérouville (Meuse) : 1° à établir une grue sur le port du canal de l'Est; 2° à percevoir des droits pour les dépôts de marchandises sur le port et l'usage de la grue	388	170
28 déc.	Décret qui détermine les formes suivant lesquelles les concessionnaires du chemin de fer de Constantine à Sétif sont tenus de justifier, vis-à-vis de l'Etat, des recettes brutes de l'exploitation	392	171
28 déc.	Fonds de concours; travaux d'amélioration du port de Honfleur; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879.	395	172
28 déc.	Fonds de concours; achèvement des travaux en cours d'exécution dans le port du Havre; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879	396	173
28 déc.	Décret qui nomme M. Varroy ministre des travaux publics.	697	353
1880			
10 janv.	Décret qui autorise la chambre de commerce de Dieppe à établir et à exploiter, sur les quais du port de cette ville, huit grues roulantes à vapeur pour le chargement et le déchargement des navires.	397	174
10 janv.	Rectification de la route départementale n° 9 (Saône-et-Loire).	465	211
10 janv.	Rectification de la route départementale n° 18 (Jura).	466	212
10 janv.	Rectification de la route nationale n° 138 (Eure).	467	213

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1880			
10 janv.	Elargissement du pont de pierre, à Rouen (Seine-Inférieure).	467	214
10 janv.	Affectation de lais de mer (Bouches-du-Rhône)	468	215
10 janv.	Assainissement des bâtiments et de la plaine de Magland (Haute-Savoie).	468	216
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	400	175
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	402	176
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	403	177
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	406	178
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	407	179
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	409	180
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	410	181
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	411	182
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	412	183
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne. . .	414	184
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	415	185
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi pour l'établissement de la seconde voie entre les stations de la Capvern et de Tournay, sur la ligne de Toulouse à Bayonne.	417	186
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Est.	418	187
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	418	188
12 janv.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	419	189
12 janv.	Chemins de fer de l'Ouest. — Station de Saint-Cloud. — Déplacement d'un escalier.	468	217
18 janv.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	420	190

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1880			
22 mars.	Décret qui reporte à l'exercice 1880 une somme non employée en 1879 pour l'exécution de divers travaux publics.	510	254
22 mars.	Décret qui reporte à l'exercice 1880 une somme non employée en 1879 pour les travaux d'amélioration du port Dunkerque.	514	255
22 mars.	Décret qui reporte à l'exerce 1880 une somme non employée en 1879 pour les travaux de reconstruction du quai des Arts, sur la rive droite de la Maine, à Angers.	515	256
22 mars.	Décret qui reporte à l'exercice 1880 une somme non employée en 1879 pour la reconstruction du halage du Médier, sur la Garonne.	516	257
22 mars.	Fonds de concours; travaux d'amélioration des canaux de Bourbourg et de Neuffossé et de la rivière d'Aa; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1880.	517	258
22 mars.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	518	259
22 mars.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	518	260
22 mars.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	719	357
22 mars.	Reconstruction du pont de Rimeize (Lozère).	889	430
22 mars.	Reconstruction du pont sur la Sambre, à Maubeuge (Nord).	889	431
22 mars.	Fixation du lit de l'Isère à son embouchure dans le Rhône (Drôme).	890	432
22 mars.	Ligne de Paris à Rouen. Construction d'un pont sur rails en remplacement d'un passage à niveau et l'établissement d'une voie de manœuvre (Seine-Inférieure).	890	433
22 mars.	Ligne de Rouen au Havre. Etablissement d'une gare de triage et transformation d'une halte (Seine-Inférieure) . .	891	434
22 mars.	Construction d'une forme de radoub au port de Granville (Manche)	891	435
22 mars.	Pavage et élargissement des quais de rive gauche du bassin du port de Rouen	892	436
23 mars.	Fonds de concours; travaux à exécuter sur le chemin de Mascara à l'Hillil; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1880.	519	261
23 mars.	Passage d'eau du port de Rouen sur la Seine (Seine-Inférieure).	520	262
28 mars.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	720	358
28 mars.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	721	359
30 mars.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	723	360
30 mars.	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour la modification du tracé de la ligne de tramways du Louvre à la station de Passy	724	361

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1880 24 mai.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1074	505
24 mai.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	1076	506
24 mai.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	1077	507
29 mai.	Fonds de concours versés au Trésor par la compagnie des chemins de Bône à Guelma pour remboursement du prix du matériel cédé et frais de main-d'œuvre; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879.	1178	566
29 mai.	Fonds de concours versés au Trésor pour les travaux de la route de Batna à Biskra (Algérie); ouverture d'un crédit sur l'exercice 1880.	1180	567
31 mai.	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement, par le boulevard Haussmann, jusqu'à la rue Taitbout, de la ligne de tramway de la Muette à la rue de Rome.	1078	508
31 mai.	Décret qui fixe le maximum des avances à faire pour les frais d'études et de missions concernant l'établissement du chemin de fer du Soudan.	1080	509
31 mai.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de grande ceinture autour de Paris entre Savigny-sur-Orge et Palaiseau.	1181	568
31 mai.	Décret qui autorise le sieur Gassier à livrer à la circulation, moyennant péage, la passerelle établie sur l'Ubaye (Basses-Alpes).	1182	569
31 mai.	Décret qui proroge le délai accordé à la compagnie des mines de Courrières pour la construction du canal de la Souchez (Pas-de-Calais).	1183	570
31 mai.	Amélioration de la Scarpe supérieure (Pas-de-Calais).	1184	571
2 juin.	Etablissement de trois dépôts de dynamite sur le territoire des communes de Saint-Pierre-le-Châtel, Bromont-Lamothe et Chapdes-Beaufort (Puy-de-Dôme).	1184	572
3 juin.	Décret relatif aux subventions à allouer aux communes et aux départements pour les travaux de voirie.	1081	510
7 juin.	Etablissement de deux dépôts de dynamite sur le territoire des communes de Néris et de Montvicq (Allier).	1184	573
8 juin.	Fonds de concours; construction des lignes de Vichy à Thiers, de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1880.	1185	574
8 juin.	Fonds de concours versés au Trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi pour la construction de diverses lignes; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1879.	1186	575
10 juin.	Rivière de l'Allier (Haute-Loire). — Etablissement d'une échelle à poissons.	1187	576
10 juin.	Redressement du lit et fixation des rives de la Loue (Jura).	1187	577
11 juin.	Fonds de concours versés au Trésor pour travaux publics en Algérie; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1880.	1085	511
11 juin.	Etablissement d'un dépôt de dynamite sur le territoire de la commune de Meyrannes (Gard).	1188	578

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1880			
15 juillet.	Décret qui approuve la délibération du conseil municipal de Nîmes relative à la cession de la construction et de l'exploitation des tramways de Nîmes.	1216	597
22 juillet.	Fonds de concours; achèvement des travaux de rectification de la route nationale n° 103, de la Voulte au Puy; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1880.	1218	598
22 juillet.	Fonds de concours versés au Trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi pour la construction de diverses lignes de chemins de fer; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1880.	1219	599
22 juillet.	Fonds de concours; travaux d'amélioration du port de Honfleur; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1880.	1220	600
22 juillet.	Fonds de concours; travaux d'établissement du canal de l'Est; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1880.	1221	601
27 juillet.	Fonds de concours; amélioration de la Scarpe supérieure et du canal de Calais; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1880.	1222	602
27 juillet.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	1223	603
27 juillet.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1224	604
27 juillet.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1225	605
27 juillet.	Approbation de diverses dépenses faites sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1226	606
27 juillet.	Décret qui approuve une dépense à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne pour l'augmentation de son matériel roulant. . . .	1227	607
23 sept.	Décret qui nomme M. Carnot (Sadi) ministre des travaux publics.	1228	608
	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.		
1879			
17 janv.	Communes. — Pavages. — Paris. — Largeur normale. — Intérêt de la circulation. — Boulevard Haussmann. — Recouvrement des taxes. — Délai de trois ans. — Remise du rôle au percepteur. — Poursuites administratives. — (*Sieur de Faviers.*).	63	27
17 janv.	Marais (dessèchement des). — Marais mouillés des Deux-Sèvres. — Demande en restitution de taxes. — Compétence. — (*Sieurs Martin de Beaucé et Bonnaud.*). . . .	65	28
17 janv.	Procédure. — Conseil d'Etat. — Recours contre une décision du ministre des travaux publics confirmative d'arrêtés préfectoraux rendus en matière de cours d'eau. — (*Sieur Charamaule.*).	67	29
17 janv.	Travaux publics. — Compétence. — Expropriation. — Dommage nouveau non prévu par le jury : interprétation		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1879	Atterrissement. — Obstacle à l'écoulement des eaux. — Inondations et infiltrations. — Dommage aux propriétés voisines. — Indemnité. — (*Compagnie du canal et des chemins du Midi contre la dame veuve Babou et les communes de Capestang et Quarante.*)	332	143
21 févr.	Algérie. — Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation. — Tramways. — Chevaux — Eléments imposables exagérés. — Réduction. — (*Commune de Mustapha.*) . . .	339	144
21 févr.	Communes. — Chemin vicinal. — Arrêté de classement attribuant une certaine largeur au chemin, sans fixer son assiette et ses limites. — Prétendue usurpation. — Décision ultérieure de la commission départementale établissant l'assiette du chemin. — (*Sieur Franchineau.*). .	340	145
21 févr.	Cours d'eau. — Curage. — Réclamation. — Taxe de curage établie à raison de son inexécution par le propriétaire : curage effectué par lui avant que l'entrepreneur ait commencé le travail. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Iley.*)	342	146
21 févr.	Cours d'eau. — Association syndicale. — Taxe : conseil de préfecture. — Prétendue omission de statuer. — Rectification par le Conseil d'Etat d'une erreur matérielle dans le montant de la réduction accordée par le conseil de préfecture. — (*Sieur Foriel.*)	344	147
21 févr.	Cours d'eau. — Association syndicale. — Propriété comprise dans le syndicat. — Demande en décharge fondée sur le non-usage de l'eau pendant l'année : absence d'ancien usage prononçant une dispense de taxe pour le cas : rejet de la demande en décharge. — (*Sieur Genis-Mons.*)	345	148
21 févr.	Chemin de fer. — Ouverture d'une tranchée dans un rocher protecteur. — Inondations. — Dommage momentané. — Dépréciation permanente. — Frais d'expertise. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre Salomon.*)	346	149
21 févr.	Chemin de fer. — Tunnel ouvert sur un terrain exproprié. — Dommages. — Détournement de source alimentant les fontaines d'une commune. — Droit de la commune à une indemnité. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre commune de Vix-Saint-Geneys.*)	349	150
28 févr.	Algérie. — Travaux publics. — Communes. — Honoraires d'un architecte voyer. — (*Sieur Meister contre ville de Constantine.*)	352	151
28 févr.	Communes. — Application d'un traité pour la distribution des eaux dans la ville de Melun. — (*Ville de Melun contre compagnie des eaux.*)	356	152
14 mars.	Travaux publics. — Compétence. — Promesse de concours d'un particulier relative à une question d'intérêts. — Compétence administrative. — (*Ministre des finances contre sieurs Dupont, Dreyfus et autres.*)	557	272

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1879	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
14 mars.	Construction d'église. — Dépenses excédant les prévisions du devis. — Responsabilité. — Entrepreneur et architecte. — Intérêts, question réservée. — Procédure. — Recours non recevable. — (*Commune de Colombier-Saugnieu contre sieur Duchez.*).	560	273
14 mars.	Route transformée en impasse. — Difficulté d'accès. — Dommages. — (*Sieur Rivet contre chemins de fer des Charentes.*).	563	274
21 mars.	Communes. — Travaux publics. — Dommage. — Chemin vicinal. — Demi-lune. — Riverain. — Etablissement de parterres. — Demande en suppression. — Droits de vue et d'accès. — Recours contentieux non recevable. — Indemnité. — Compétence. — (*Dame veuve Vieillard.*). .	565	275
21 mars.	Communes. — Voie publique. — Alignement. — Limites actuelles. — Parcelle limitrophe. — Propriété contestée. — Refus d'alignement. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Taddei.*)	567	276
21 mars.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Taxes. — Elargissement et approfondissement. — Association syndicale antérieure à la loi de 1865. — Arrêté préfectoral. — Excès de pouvoirs. — Procédure. — Conseil d'Etat. — 154 recours dirigés contre le même arrêté et compris dans la même instruction. — (*Sieurs Adam-Lescail, Belval et autres.*)	569	277
21 mars.	Occupation temporaire en vue de la reconfection partielle d'un tunnel de chemin de fer. — Indemnité fixée contrairement à l'avis des experts, mais conformément à celui du directeur des contributions directes. — Offre d'indemnité par l'occupant, postérieure à l'expertise : totalité des frais à sa charge. —(*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre dame veuve Canel.*)	572	278
21 mars.	Voirie (grande). — Maison en saillie sur une route nationale. — Réparations. — Autorisation. — Contravention. — Amende. — Démolition. — Entrepreneur. — (*Ministre des travaux publics contre demoiselle Le Maigre.*)	573	279
28 mars.	Ingénieurs. — Cours d'eau non navigables. — Travaux ordonnés. — Taxes assimilées. — Frais de séjour et de voyage à la charge du propriétaire. — Décharge accordée à tort. — Annulation dans l'intérêt de la loi. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Lemoigne-Dutaillis.*)	575	280
28 mars.	Ponts à péage. — Destruction. — Force majeure. — Responsabilité, — (*Sieurs Escarraguel et Jaubert.*)	578	281
28 mars.	Déviation d'un chemin vicinal. — Dommage. — Expropriation. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre sieur Souteyran et dame Rogues.*).	580	282

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1879 4 avril.	Ateliers insalubres. — 2e classe. — Usine à gaz. — (*Dame Bornibus contre compagnie du gaz et des eaux de Saint-Ouen-l'Aumône.*)	584	283
4 avril.	Communes. — Chemin vicinal. — Anticipation sur une parcelle comprise dans les limites du chemin. — Démolition des ouvrages ordonnée avec raison. — Exception de propriété : rejet. — Droit éventuel à indemnité réservé. — (*Sieur Pénillard-Chardonnay.*)	586	284
4 avril.	Pont. — Mise en régie. — Délai obligatoire. — Irrégularité : prise de possession, par l'Etat, du matériel de l'entrepreneur. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Bouchet.*).	587	285
4 avril.	Voirie (grande). — Concession d'un chemin de fer d'intérêt local. — Inexécution des obligations imposées au concessionnaire. — Travaux à peine commencés, puis entièrement abandonnés. — Déchéance prononcée à bon droit par le préfet. — Nécessité d'une nouvelle adjudication de la concession. — (*Sieurs Parent-Pécher et Riche frères contre département de Saône-et-Loire.*)	594	286
4 avril.	Communes. — Reconstruction d'une bibliothèque communale. — Projet mis au concours. — Architecte le premier classé devant diriger les travaux et n'en ayant pas été chargé. — Indemnité due. — (*Commune de Charleville contre sieur Glaize*).	597	287
4 avril.	Communes. — Eglise. — Honoraires d'architecte. — (*Sieur Fivel contre commune de Saint-Martin-du-Fresne.*) . .	599	288
4 avril.	Travaux publics. — Algérie. — Dommages. — Expertise. — Désaccord des experts sur le partage de la responsabilité. — Nécessité d'une tierce expertise. — Arrêté annulé. — Renvoi. — Procédure. — (*Sieurs Brossette-Gaillard et autres contre compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*).	601	289
4 avril.	Viaduc de chemin de fer. — Inondation. — Brèches dans une digue. — Cause déterminante. — Responsabilité. — Dommages. — (*Sieurs Meissonnier et autres contre compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*).	605	290
4 avril.	Voirie (grande). — Ligne séparative de la mer et de rivières. — Réserve du droit des tiers. — Recours pour excès de pouvoirs non recevable. — (*Sieurs Labbé et Jouy.*).	607	291
25 avril.	Cours d'eau non navigable. — Taxe pour l'amélioration et l'entretien d'un canal. — Usine. — Force motrice non utilisée, mais utilisable (scierie de marbre tombant en ruine et ne fonctionnant plus depuis longtemps). — (*Sieur Maurel.*).	608	292
2 mai.	Colonies. — Sénégal. — Conseil du contentieux. — Communes. — Rues et places. — Trottoir formant terre-plein au-devant d'une maison. — Droit de le conserver. — (*Sieurs Merle et Robert contre ville de Saint-Louis du Sénégal.*).	610	293

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1879	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
2 mai.	Communes. — Subventions spéciales. — Transports effectués pour une usine. — Annualité. — Exagération alléguée. — Constatations et mode d'évaluation. — (*Sieur Brunehaut.*).	613	294
2 mai.	Marais (dessèchement de). — Marais de Floirac. — Nomination des syndics. — Propriétaires les plus imposés. — Terrains à imposer et travaux à exécuter. — Mode de recours. — Excès de pouvoirs. Voie contentieuse. — (*Sieur Bulguerie.*).	769	381
2 mai.	Marais (dessèchement de). — Etang de Froideville. — Curage d'un ruisseau formant fossé. — Arrêté interprétatif. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Germain et autres contre commune de Froideville*).	771	382
2 mai.	Raccordement d'un chemin rural avec une route. — Dommages. — Exécution par un particulier. — Caractère de travail public. — Responsabilité de la commune. — Compétence administrative. — (*Ministre des travaux publics contre commune de Monistrol.*).	773	383
2 mai.	Communes. — Hôtel de ville de Poitiers. — Malfaçons. — Responsabilité de l'entrepreneur. — Retards. — Frais d'expertise. — (*Sieur Grelault contre ville de Poitiers.*)	778	384
2 mai.	Voirie (grande). — Contravention. — Canal. — Chemin de halage. — Circulation en voiture. — Compétence. — Prescription. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Cuitot-Cheminon.*).	781	385
2 mai.	Voirie (grande). — Canal dérivé d'une rivière. — Digues. — Servitude de halage. — Domaine public. — (*Sieur Digeon.*).	783	386
9 mai.	Pensions civiles. — Veuve d'un éclusier mort noyé par suite d'un acte de dévouement accompli dans un intérêt public, en vue de prévenir une inondation. — (*Dame veuve Legros.*).	787	387
9 mai.	Entrepreneur. — Ordre de service lui enjoignant de suspendre les travaux. — Ajournement n'ayant pas duré plus d'un an. — Ralentissement des travaux : aucun délai fixé pour leur achèvement. — Non lieu à résiliation, ni à indemnité. — (*Sieur Catani.*).	789	388
9 mai.	Canal d'irrigation. — Dommages causés à une commune — Responsabilité. — (*Compagnie générale des canaux contre commune d'Artignosc.*).	791	389
9 mai.	Rectification du talus d'une tranchée de chemin de fer pour élargir la voie. — Propriété limitrophe de la crête du talus : conditions d'exploitations modifiées. — Dommage. — Appréciation de l'indemnité due. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Imbert.*).	795	390
9 mai.	Dommage. — Chemin de fer d'intérêt local. — Ligne de Gisors à Pont-de-l'Arche. — Cave sous la voie ferrée. —		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1879	Infiltrations. — Indemnité. — Responsabilité. — Département. — Compagnie concessionnaire. — (*Département de l'Eure contre compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons et le sieur d'Houdemare*).	796	391
16 mai.	Transports de sable. — Ville de Vernon. — Décompte. — Dépens. — Recours incident. — Frais d'expertise. — (*Sieur Hughes contre ville de Vernon.*).	801	392
16 mai.	Communes. — Construction d'un chemin vicinal ordinaire. — Travaux non prévus au devis. — Utilité pour une autre commune. — Payement de la dépense. — Mise hors de cause du maire. — (*Sieur Lefèvre contre sieur Courmont.*).	805	393
16 mai.	Propriétés voisines d'une gare de chemin de fer. — Dommages. — Ebranlement causé par le passage des trains. — Appréciation de l'indemnité due. — Frais d'expertise et dépens. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Vitte, Pillet et autres*).	809	394
16 mai.	Voirie (grande). — Rue de Paris. — Alignement. — Mur en façade. — Construction d'un dosseret en pierre à côté de la pile de la porte cochère — Travail non confortatif. — Non-lieu d'ordonner la démolition. — (*Sieur Radiguet*).	811	395
16 mai.	Voirie (grande). — Port. — Navire entrant. — Refus de déclaration. — Contravention. — Compétence. — Amende. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Le Sund* (*sloop la Clarté*).).	812	396
23 mai.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (*Sieur Guillotin.*).	815	397
23 mai.	Cours d'eau. — Syndicat. — Recours contre l'estimation par classes arrêtée par la commission spéciale et l'approbation du périmètre des classes donnée par le préfet. — Pas de recours contentieux. — (*Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée* (*syndicat de Moirans*).).	827	398
23 mai.	Cours d'eau. — Syndicat de l'Arc et de l'Arvan : taxes. — Réclamation recevable dans les trois mois de la publication du rôle, encore bien qu'elle n'ait pas été produite lors de l'enquête prescrite par les statuts. — (*Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée* (*syndicat de l'Arc et de l'Arvan*).).	819	399
23 mai.	Travaux publics. — Ecole. — Malfaçons. — Architecte. — Responsabilité. — (*Sieur Pourchot.*).	823	400
23 mai.	Voirie (grande). — Canal. — Chemin de halage. — Passage avec des chevaux de halage — Monopole. — Contravention. — Compétence. — (*Sieur Bocquet contre ministre des travaux publics.*).	932	455
23 mai.	Voirie (grande). — Route nationale. — Alignement — Constructions différentes de celles autorisées, et faisant saillie. — Condamnation du propriétaire et de l'entrepreneur chacun à une amende distincte et à la démolition. — (*Sieurs Fontaine et Cassier.*).	935	456

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1879	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
30 mai.	Cours d'eau. — Irrigations. — Syndicat. — Taxes pour intérêts et amortissement d'emprunts. — Taxes d'entretien. — Chômage. — Arrosages irréguliers. — (1re *espèce : sieur Privat de Garilte; 2e espèce : sieur Gauthier.*).	936	457
30 mai.	Marais. — Ecoulement des eaux d'un étang. — Canaux d'assainissement sous des chemins ruraux, comblés par une commune. — Refus par l'administration d'exécuter des travaux pour assurer l'écoulement. — Excès de pouvoirs. — Recours non recevable. — (*Sieur Bellot.*). . . .	940	458
30 mai.	Travaux publics. — Décompte. — Communes. — (*Sieur Alauzet contre ville de Rodez.*).	942	459
30 mai.	Commune. — Nivellement du chemin de ronde d'une église. — Dommages. — Accès des propriétés riveraines rendu plus difficile, nécessité de consolider les façades. — Indemnités non exagérées. — Frais d'expertise. — Intérêts. (*Commune du Chesne contre sieurs Dureteste-Petitpas et consorts.*).	945	460
6 juin.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Maire d'une commune intéressée, nommé tiers expert; nullité. — Nouvelle expertise impossible. — (*Sieur Giraudier-Bootz.*).	947	461
6 juin.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions extraordinaires. — (*Sieur Leclerc d'Osmonville, héritiers Métairie et autres.*).	948	462
6 juin.	Cours d'eau. — Syndicat d'irrigation. — Constitution irrégulière. — Voies de recours. — (*Sieurs de Vilar, Nicolau et autres contre le syndicat du canal de Thuir.*).	949	463
6 juin.	Travaux publics. — Hôtel-de-ville. — Décompte. — Architecte et entrepreneur. — Responsabilité. — (*Sieur Ozanne contre sieur Lasserre et ville d'Aire.*).	953	464
6 juin.	Projet de construction d'école communale. — Honoraires d'architecte. — Appréciation. — Intérêts non demandés devant le conseil de préfecture, alloués du jour de la demande devant le Conseil d'Etat — (*Sieur Darnis contre commune de Saint-Denis près Martel*).	958	465
6 juin.	Dépossession définitive d'un terrain en vertu d'un arrêté autorisant l'occupation temporaire. — Excès de pouvoirs. — Expropriation nécessaire. — (*Sieur Remize.*).	959	466
13 juin.	Communes. — Service de distribution d'eau : arrosage. — Ville de Cannes. — Concession du canal de la Siagne. — (*Ville de Cannes contre* the Credit company.)	961	467
13 juin.	Communes. — Chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. Subventions spéciales. — (*Préfet du Pas-de-Calais contre sucrerie centrale de Cambrai; 2e espèce, contre sieurs Grard et Cie*).	966	468
13 juin.	Travaux publics. — Résiliation réclamée pour augmentation des prix et modification. — Décompte. — Déblais. — Maçonnerie. — Absence de préjudice causé à l'entrepreneur : pas de dommages-intérêts. — (*Syndicat du canal*		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1879 12 août.	Marais. — Ordonnance constitutive d'un syndicat l'obligeant à soumettre tous projets de travaux neufs et autres que ceux d'entretien et de conservation à l'approbation de l'administration supérieure. — (*Syndicat des marais de Bois-de-Céné et de Châteauneuf.*).	1371	658
12 août.	Génie militaire. — Cube des terrassements. — Profils et décompte acceptés sous réserves : réclamation dans les six mois; recevabilité. — Expertise jugée nécessaire. — Renvoi devant le conseil de préfecture. — Algérie. — (*Sieur Gérard.*)	1373	659
12 août.	Travaux du génie. — Fort de Dampierre. — Déblais imprévus. — Emploi imprévu de déblais de rocs. — Demandes de prix nouveaux. — (*Sieur Guillotin contre le ministre de la guerre.*)	1375	660
12 août.	Travaux publics. — Résiliation. — Demande d'indemnité. — Algérie. — (*Sieurs Champenois et Meuret contre le ministre des travaux publics.*)	1380	661
12 août.	Commune. — Eglise. — Décompte. — Travaux supplémentaires. — Retenue de garantie. — Intérêts. — (*Commune de Colombier-le-Vieux.*).	1383	662
1880 16 janv.	Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Point de départ du délai d'exécution. — Travaux non abandonnés : pas de dommages-intérêts pour retard dans l'exécution. — (*Sieur Lalou.*)	1086	512
16 janv.	Chemin d'exploitation. — Dommages postérieurs à l'expropriation. — Droit à indemnité. — Renvoi devant le conseil de préfecture. — Non-lieu à statuer quant à présent sur une demande d'intérêts. — (*Sieur Tambon.*).	1090	513
16 janv.	Voirie (grande). — Rivière navigable. — Délimitation. — (*Sieurs Amiot, Barbereau et autres.*).	1093	514
16 janv.	Voirie (grande). — Rivière navigable. — Amarrage. — Contravention à l'arrêt de 1877 et non à l'ordonnance d'août 1681. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Lancien et Bertin.*)	1095	515
17 janv.	Travaux publics. — Compétence. — Dommage. — Ouvrier blessé. — Action contre un conducteur des ponts et chaussées représentant l'Etat. — Intervention de l'Etat. — Compétence administrative. — (*Sieurs Bruno et Barra contre sieur Bijon (Haute-Savoie.)*	1096	516
23 janv.	Communes. — Taxes de pavage. — Trottoirs. — Réclamation. — Délai. — Déchéance. — Pas de dépense en cette matière. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre ville de Rive-de-Gier.*)	1106	517
23 janv.	Communes. — Taxe de pavage. — Trottoirs. — Pavés. — Communes annexées. — (*Ville de Paris contre héritiers Cottin.*)	1107	518
23 janv.	Entreprise de dragages dans le port de Dunkerque. — Nature de déblais et quantité d'envasement imprévues. —		

DATES. des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1880	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	Vérification ordonnée par le Conseil d'Etat. — (*Sieur Leborgne et dame Louvet*).	1109	519
23 janv.	Inondation d'une propriété par suite d'éboulements d'une voie ferrée. — Dommages. — Expertise. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée contre Sollier.*)	1112	520
23 janv.	Dommages. — Gêne momentanée causée à la circulation d'un chemin pendant l'exécution d'un chemin de fer. — Interruption complète. — (*Sieurs Lesouple et Jumelle.*).	1114	521
23 janv.	Voirie (grande). — Rivières navigables. — Arbres coupés, saules et osiers. — Contravention. — Absence de pénalité. — Réparation de dommage. — Frais du procès-verbal. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Bresnu.*)	1115	522
23 janv.	Voirie (grande). — Rivières navigables. — Chantiers de la Loire. — Arrêté autorisant une construction. — Qualité pour l'attaquer. — Danger d'inondation — (*Sieur Boitard.*).	1117	523
30 janv.	Construction de chemin vicinal. — (*Sieurs Rigaud frères et Cie.*)	1118	524
30 janv.	Substitution du mode d'exploitation d'une forêt communale. — Carrière; allongement du parcours. — Dommage à un pont non établi. — Intérêts capitalisés (art. 1154). — Frais d'expertise à la charge de la compagnie qui n'a pas offert d'indemnité. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*).	1119	525
30 janv.	Travaux publics. — Dommages. — Qualité pour réclamer. — Evaluation du dommage causé. — Dommage éventuel. — Intérêts du jour de la demande. — Capitalisation demandée d'intérêts échus depuis moins d'une année : rejet. — (*Sieur Pichord contre commune de Bauliac.*)	1122	526
30 janv.	Rupture de conduite d'eau : infiltration. — Maison démolie : responsabilité de la compagnie des eaux. — Dommages. — Intérêts capitalisés dans les termes de l'article 1154 du Code civil. — (*Compagnie des eaux d'Arras contre sieur Trannin-Harbaville.*).	1125	527
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION. (Chambre civile).		
1879 8 janv.	Chemins de fer. — Application des tarifs. — Erreur. — Répétition. — Fin de non-recevoir. — (*Sieurs Daumas et Long.*).	1228	609
15 janv.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Dommages directs. — Chose jugée. — (*Héritiers Cénac.*).	1229	610
5 févr.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Responsabilité. — Avaries. — Vice de la chose. — (*Sieur Azémar et consorts.*).	1231	611

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	des articles.
1879 11 févr.	Voirie. — Déclassement. — (*Sieur Chamonin et ville de Lille.*).	1232	612
11 févr.	Voirie. — Chemin public impraticable. — Dommage. — (*Sieur Gosse.*).	1233	613
17 févr.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Pourvoi. — Signification. — Domicile élu. — (*Sieur Moncharville, syndic de la faillite de la Compagnie du chemin de fer de Lille à Valenciennes.*).	1234	614
25 mars.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif. — (*Sieur Chailan.*).	1236	615
26 mars.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Lettre d'avis. — (*Sieur Ducardon.*).	1237	616
31 mars.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Retard. — (*Sieur Nicolet.*).	1238	617
8 avril.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité alternative. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.*).	1239	618
9 avril.	Chemins de fer. — Transport de marchandises — Commissionnaire. – Voituriers successifs. — Obligations directes. — Chose jugée. — Défendeurs différents. — (*Compagnie du chemin de fer du Nord et les sieurs Van Gendt et Cie.*).	1240	619
9 avril.	Chemin de fer. — Transport de marchandises. — Remise. — Destinataire. — (*Compagnie du chemin de fer du Nord et les sieurs Van Gendt et Cie.*).	1242	620
20 mai.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Dommages directs. — Indemnité. — Fixation éventuelle. — Renvoi — Indemnités distinctes. – Complexité. — (*Commune de Pleudihen* (*Côtes du-Nord*).).	1243	621
16 juin.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. Responsabilité. — (*Sieurs Ravillat et Werlein frères.*).	1245	622
16 juin.	Chemin de fer. — Transport de marchandises. — Délais réglementaires. — Conventions nouvelles. — (*Sieur Venturi Pompilio.*).	1247	623
17 juin.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Responsabilté. — (*Sieur Seilhan.*).	1248	624
17 juin.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Responsabilité — (*Sieur Desseignet.*).	1249	625
1er juillet.	Voirie. — Mitoyenneté. — (*Sieur Vigé.*).	1250	626
2 juillet.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Perception indue. — Responsabilité. — Transport de marchandises. — Perception indue. — Intérêts. — (*Sieur Deler.*).	1251	627
2 juillet.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Réception et payement du prix de transport. — Fin de non-recevoir. — Faute. — (*Sieur Martin.*).	1253	628
2 juillet.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Livraison. — Délais. — (*Dame veuve Moutié et consorts.*). . .	1254	629
28 juillet.	Expropriation pour utilité publique. — Magistrat directeur. — Plus-value. — Excès de pouvoir. — Dommage éven-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Arrêts de la Cour de cassation (chambre civile).		
1879	tuel. — Indemnité additionnelle. — (*Sienr Galonnier de Mirmont et sieur Grousset* (*Pierre*).	1255	630
4 août.	Chemin de fer. — Transport de marchandises. — Prescription en cas de perte ou d'avarie. — Non-envoi. — (*Sieur Gauthier de Sainte-Croix.*).	1260	631
6 août.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs spéciaux. — (*Sieur Marot.*).	1387	663
6 août.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tabacs. — Délai. — (*Sieurs Dulac et Cluzel.*).	1389	664
6 août.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs internationaux. — Avaries. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (*Sieur Dchorbes-Radix.*).	1390	665
6 août.	Chemins de fer. — Avaries. — Responsabilité. — (*Sieur Hardy-Lebègue fils.*).	1391	666
12 août.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Réception de la marchandise et payement du prix de transport. — Fin de non-recevoir. — (*Compagnie des messageries nationales et MM. Creissac et Armorin.*).	1392	667
13 août.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif international. — Compétence. — (*Sieurs Coignet père et fils.*).	1393	668
20 août.	Responsabilité. — Accident. — Faute commune. — (*Société anonyme des tramways du département du Nord.*). . .	1394	669
5 nov.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Visite de lieux. — Cas de force majeure. — Offres. — Notification irrégulière. — (*Compagnie du chemin de fer de Tulle à Clermont-Ferrand.*).	1395	670
24 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Droit de récusation. — Tableau des offres. — Redressement de chemins vicinaux. — Visite des lieux. — Magistrat directeur. — Déclaration du jury. — (*Sieur Châles des Etangs.*)	1397	671
31 déc.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries Tarifs spéciaux. — Responsabilité. — (*Sieur Bournet.*).	1400	672
31 déc.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Grande vitesse. — (*Sieur Lemoine.*).	1402	673
31 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. Nomination. — Redressement de chemins vicinaux. — Magistrat directeur. — Signature. — (*Préfet du département de l'Orne.*).	1403	674
31 déc.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Délai. — (*Sieur Riguet.*).	1405	675
1880 12 mai.	Chemin de fer de Prez-en-Pail à Mayenne. — Expropriation. — (*Préfet de la Mayenne*).	825	401

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.		
1878			
22 sept.	Logements occupés dans les bâtiments du domaine de l'Etat. — Logements de 2e et 3e classe.	829	402
1879			
20 nov.	Routes nationales. — Modifications apportées à divers tableaux des comptes de tournées d'inspection.	98	38
8 déc.	Application des règlements maritimes aux bateaux du service des ponts et chaussées.	103	39
8 déc.	Occupations temporaires du domaine public fluvial et terrestre. — Etat des permissions accordées. — Instructions.	105	40
20 déc.	Délai de conservation des pièces dans les bureaux des ingénieurs.	112	41
26 déc.	Police de ports maritimes. — Mesures à prendre pour le recouvrement des amendes.	118	42
26 déc.	Police des voies navigables. — Mesures à prendre pour le recouvrement des amendes.	121	43
1880			
26 janv.	Personnel. — Augmentation du traitement des employés secondaires de 1re classe	222	86
30 janv.	Personnel. — Frais-fixes des ingénieurs.	223	87
10 févr.	Concours à prêter aux préfectures pour la préparation et l'expédition des pièces	225	88
20 févr.	Feuilles de commande.	359	153
23 févr.	Cours d'eau navigables et non navigables. — Instruction des règlements d'eau. — Nivellement. — Modification du programme annexé à la circulaire du 23 octobre 1851. .	360	154
12 mars.	Canaux. — Circulation sur les lignes et chemins de halage. — Instructions.	521	263
25 mars.	Marchés passés par l'Etat pour la construction des chemins de fer. — Droit d'enregistrement.	523	264
25 mars.	Nivellement général de la France. — Commissions locales. — Etablissement des lignes de base.	524	265
8 avril.	Adjudication de travaux. — Mesures à prendre après une tentative infructueuse d'adjudication.	526	266
10 avril.	Compétences mixtes. — Intervention des ingénieurs en chef des mines, chargés d'un service de contrôle de chemin de fer.	526	267
20 avril.	Adjudications de travaux publics. — Modèle d'affiche. . . .	527	268
26 avril.	Recueil de types (maisons de gardes, stations : dispositions générales et bâtiments) pour l'étude et la construction des chemins de fer.	615	295
28 avril.	Simplification à apporter aux projets. — Projets de chemins de fer construits par l'Etat.	534	269
3 mai.	Tenue des bureaux des ingénieurs des ponts et chaussées.	616	296
7 mai.	Notification des décisions ministérielles.	617	297
7 mai.	Frais de tournées des ingénieurs des ponts et chaussées. . .	618	298
14 mai.	Dossiers d'enquête d'utilité publique. — Réserve à garder dans l'appréciation des avantages à espérer de l'entre-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles.
	Suite des Circulaires ministérielles.		
1880	prise	619	299
15 mai.	Contraventions. — Condamnations aux frais et dommages	620	300
1er juin.	Marchés de gré à gré et adjudications restreintes	620	301
6 juin.	Déclaration d'utilité publique des grands travaux. — Dossiers à produire à l'appui des projets de loi	744	374
7 juin.	Immatriculation sur les sommiers des domaines des immeubles acquis par l'Etat. — Exécution de la loi du 29 décembre 1873	745	375
8 juin.	Budget des dépenses sur ressources extraordinaires. — Instructions pour l'ordonnancement et le payement des créances restant à payer à la clôture des exercices	746	376
15 juin.	Affectation des employés secondaires des ponts et chaussées à l'armée du génie	747	377
16 juin.	Bacs. — Modification du modèle du cahier des charges	748	378
21 juin.	Frais de tournées des ingénieurs des ponts et chaussées	749	379
29 juin.	Cumul de la solde militaire avec les traitements civils, pour les agents appelés en temps de paix à des exercices ou à des manœuvres. — Application de la loi du 1er juin 1878	830	403
30 juin.	Expropriations. — Désignation des avocats et des avoués de l'Administration	831	404
30 juin.	Reproduction de dessins	832	405
5 juillet.	Intérêts dus par l'Etat sur le prix des acquisitions d'immeubles	835	406
6 juillet.	Service de grands canaux. — Dépenses. — Bureaux des ingénieurs. — Bureaux extérieurs. — Mémoires	836	407
19 juillet.	Canaux. — Profil en travers type. — Instructions	843	408
24 juillet.	Navigation intérieure. — Bateaux de plaisance	982	473
7 août.	Cadre auxiliaire des travaux de l'Etat	985	474
9 août.	Emploi de la dynamite dans les mines et carrières. — Mesures de précaution	986	475
10 août.	Bateaux à vapeur. — Application des articles 80 de l'ordonnance du 23 mai 1843 et 58 de l'ordonnance du 17 janvier 1846	989	476
11 août.	Adjudication de travaux métalliques. — Commission des pièces du projet	991	477
12 août.	Avant-projets. — Frais généraux à comprendre dans l'estimation des dépenses	993	478
16 août.	Conférences mixtes. — Application des dispositions de l'article 5 du décret du 8 septembre 1878	1128	528
18 sept.	Chemins de fer construits par l'Etat. — Travaux de superstructure. — Matériel fixe des voies	1261	632
18 sept.	Responsabilité des ingénieurs en matière de travaux d'intérêt communal ou privé	1262	633
19 sept.	Admission dans le corps des conducteurs des ponts et chaussées. — Modifications des dispositions de l'arrêté relatif		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1880	aux examens	1263	634
19 sept.	Reproduction des dessins et pièces écrites. — Achat des objets et matières nécessaires aux reproductions par tirage sur papier sensible.	1274	635
25 sept.	Pêche fluviale. — Périodes d'interdiction. — Application de l'article 1er du décret du 10 août 1875	1275	636
27 sept.	Dépenses extraordinaires d'éclairage et de chauffage. — Indemnités des ingénieurs	1276	637
23 oct.	Taxes des cantonniers comme témoins.	1407	676

[Pour les décisions relatives au Personnel, voir la table analytique ci-après].

FIN DE LA TABLE CHRONOLOGIQUE.

DEUXIÈME TABLE.

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A

CHEMINS DE FER.

A. — Décisions législatives et administratives.

1° CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

a. *Classement.*

CHEMINS DE FER (*suite*) :

qu'il n'y a lieu à son application qu'autant que l'expéditeur en fait la demande expresse avec pièces justificatives à l'appui, les expéditeurs qui ne font pas cette demande et les justifications exigées doivent être taxés aux prix et conditions du tarif général (*C. de cass.*), 1387.

— (4) Transport de marchandises.— Tarifs internationaux. — Avaries. —Clause de non-garantie.—Preuve. — (*Sieur Deharbes-Radix.*) — La disposition des tarifs internationaux franco-allemands qui porte que les compagnies de chemins de fer ne répondent ni du nombre des colis, ni du poids portés sur la lettre de voiture, est applicable au déficit constaté sur le poids des marchandises voyageant en vrac. Cette stipulation, qui ne décharge pas la compagnie des fautes qu'elle peut commettre, en met la preuve à la charge de l'expéditeur. (*C. de cass.*), 1390.

— (5) Transport de marchandises.— Tarif international.— Compétence. — (*Sieurs Coignet père et fils.*) — N'est point contraire à l'ordre public la clause d'un tarif de chemin de fer international entre la France et l'Angleterre portant que, « en cas d'accident, retard ou perte, le dommage devra toujours être réglé au lieu de destination, et, s'il y a litige, devant les tribunaux de ce lieu. » Cette clause est obligatoire pour l'expéditeur français qui y a adhéré en réclamant pour le transport de ces marchandises en Angleterre le tarif dans lequel elle est écrite. (*C. de cass.*), 1393.

— (6) Transport de marchandises.— Avaries.— Tarifs spéciaux. — Responsabilité. — (*Sieur Bournet.*) — Lorsque les marchandises voyagent dans les conditions d'un tarif spécial, sur wagon découvert, c'est à l'expéditeur qu'il incombe de prendre les précautions nécessaires contre certaines avaries ; aucune convention particulière ne peut, d'ailleurs, valablement déroger aux dispositions du tarif (*C. de cass.*), 1400.

β. *Délais, avaries.*

— (1) Transport de marchandises.— Délais réglementaires. — Conventions nouvelles. — (*Sieur Venturi Pompilio.*) — Si les délais réglementaires sont obligatoires pour les expéditeurs et pour les compagnies de chemins de fer, nonobstant toute convention contraire expresse ou tacite, cela n'est vrai que pour le calcul des délais afférents à un seul et unique contrat de transport, recevant son exécution complète, mais reste sans application, quand, par suite d'un accord licite intervenu entre les parties, sous l'empire de circonstances nouvelles, un nouveau contrat de transport a été substitué au contrat primitif dont toutes les conséquences ont été définitivement réglées. (*C. de cass.*), 1247.

— (2) Transport de marchandises.— Tabacs. — Délai. — (*Sieurs Dulac et Cluzel.*) — Une compagnie de chemin de fer qui a opéré dans les délais réglementaires les transports de feuilles de tabacs ne peut pas être condamnée à des dommages-intérêts sous prétexte qu'elle se serait tacitement obligée à remettre ces feuilles de tabacs dans le délai imposé par les laisser-passer qui les accompagnaient. (*C. de cass.*), 1389.

— (3) Transport de marchandises.— Délai.—(*Sieur Riguet.*)—Une compagnie de chemin de fer ne peut être déclarée responsable de ce qu'elle n'a pas remis la marchandise à l'heure à laquelle aurait dû arriver le train sur lequel la marchandise a été chargée, alors qu'elle a offert la livraison dans les délais réglementaires (*C. de cass.*), 1405.

— (4) Transport de marchandises.— Responsabilité. — Avaries. — Vice de la chose. — (*Sieur Azémar et consorts.*)— Le voiturier est garant des avaries survenues en cours de route, mais non de celles qui proviennent du vice propre de la chose. (*C. de cass.*), 1231.

— (5) Transport de marchandises.— Avaries.—Responsabilité.—(*Sieurs Ravillat et Werlin frères.*) — La fin de non-recevoir établie au profit du voiturier par l'article 105 du Code de commerce est applicable, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les avaries occultes et les avaries apparentes dont aurait souf

Compétence (*suite*) : contre la commune, s'est déclaré incompétent pour fixer la part de responsabilité de la commune. — La remise faite à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, par le préfet, d'un arrêté rendu en matière de travaux publics contre l'administration, ne fait pas courir contre cette dernière le délai du recours au Conseil d'État. — Ce délai court seulement du jour où l'arrêté est parvenu au ministre. (*C. d'Et.*), 773.

— (3) Compétence. — Dommage. — Refus d'alignement sur l'emplacement d'une rue projetée. — Indemnité. — Compétence du conseil de préfecture. — Expertise. — (*Ville d'Alger contre sieur Alçay.*) — Lorsqu'un maire, en vue de ménager les intérêts de sa ville, refuse de délivrer un alignement pour bâtir sur un terrain qui doit être exproprié en partie pour le prolongement projeté d'une rue classée, il appartient au conseil de préfecture de statuer sur la demande d'indemnité formée par le propriétaire du terrain à raison de ce refus. — Un refus d'alignement motivé sur l'éventualité du prolongement d'une rue qui doit absorber en partie le terrain du demandeur cause à celui-ci un dommage de nature à ouvrir à son profit un droit à indemnité. — Dès lors, c'est avec raison qu'une expertise a été ordonnée à l'effet de reconnaître l'existence et l'importance du dommage. (*C. d'Et.*), 1332.

— (4) Compétence. — Expropriation. — Dommage nouveau non prévu par le jury : interprétation de sa décision : question préjudicielle. — (*Sieur Bizet-Dessaignes contre ville de Thiers.*) — Lorsque la demande en indemnité portée devant le conseil de préfecture par le propriétaire d'une usine contre une ville, à raison du dommage résultant du mode d'exécution d'un chemin vicinal qui traverse et intercepte la voie d'accès à l'usine, soulève la question de savoir si l'indemnité déjà allouée par le jury d'expropriation a été fixée en prévision d'un passage à niveau ou d'un remblai plus ou moins élevé, le conseil de préfecture doit, avant de statuer, renvoyer les parties devant l'autorité judiciaire pour faire déterminer le sens et la portée de la décision du jury. (*C. d'Et.*), 67.

— (5) Compétence. — Occupation temporaire et extractions. — Dépôt de matériaux. — Autorisation non excédée. — Indemnité. — Compétence du conseil de préfecture. — (*Sieurs Dubos, Capy et Cᵉ contre sieurs Dupin et Varangot.*) — Annulation d'un arrêté du conseil de préfecture qui avait décliné sa compétence en se fondant sur ce que les entrepreneurs, en convertissant en lieu de dépôt un terrain dont l'occupation n'aurait été autorisée qu'en vue d'une extraction de matériaux, avaient excédé les droits qu'ils tenaient de l'arrêté préfectoral d'autorisation. — Décidé que l'autorisation, dans les termes où elle avait été sollicitée et accordée comprenait le droit de déposer des matériaux et déblais sur ledit terrain, et que, dès lors, le conseil de préfeture était compétent pour connaître de la demande en indemnité formée par les propriétaires. (*C. d'Et.*), 1309.

— (6) Contravention. — Canal. — Chemin de halage. — Circulation en voiture. — Compétence. — Prescription. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Cuitot-Cheminon*). — Le fait d'avoir circulé en voiture sur le chemin de halage d'un canal de navigation contrairement à un arrêté préfectoral pris pour l'exécution de l'article 11 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1877, dans l'intérêt de la navigation et de la conservation des ouvrages, constitue une contravention de grande voirie dont il appartient au conseil de préfecture de connaître. — Condamnation du prévenu à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal. — La prescription établie par l'article 640, Code instruction criminelle, est-elle acquise au contrevenant, lorsque le conseil de préfecture ayant statué dans l'année, soit en renvoyant celui-ci des fins de la poursuite, soit en se déclarant incompétent, le Conseil d'État n'a pu lui-même statuer dans l'année qui a suivi le procès-verbal? — Question examinée par le commissaire du gouvernement, quoique non

DÉCOMPTE (*suite*) :

frais d'éclairage, de clôture et d'étaiement à raison de la longueur des tranchées : fournitures à la charge de l'entreprise et comprise dans les prix du devis : rémunération suffisante. — Dépens à la charge de l'entrepreneur, sauf ceux du recours incident laissés à la charge de la ville. — Répartition des frais d'expertise. (*C. d'Ét.*), 800.

— (5) Commune. — Eglise. — Décompte. — Travaux supplémentaires. — Retenue de garantie.—Intérêts.—(*Commune de Colombier-le-Vieux.*) — Lorsqu'un entrepreneur modifie les plans et substitue des matériaux à ceux prévus, sans que ces changements aient été régulièrement autorisés ou soient justifiés par aucune nécessité, il n'a pas droit à un supplément de prix à raison de l'augmentation de dépense qui en résulte. (Application du cahier ses charges.) — Valeur des travaux et des fournitures faites par les habitants et prises en compte par l'entrepreneur, non exagérée. — Entrepreneur déclaré créancier d'une somme inférieure à celle que la commune pouvait retenir comme dixième de garantie sur les travaux et cinquième sur les matériaux approvisionnés : payement du solde différé jusqu'après réception définitive, et ne pouvant produire intérêt que trois mois après cette réception. (Art. 44 des clauses et conditions générales.)—Frais d'expertise mis pour un tiers à la charge de la commune et deux tiers à la charge de l'entrepreneur. (*C. d'Ét.*), 1383.

— (6) Décompte. — Communes. — (*Sieur Alauzet contre ville de Rodez.*) — Application du rabais, en vertu du cahier des charges, même aux travaux imprévus reconnus nécessaires pendant le cours de l'entreprise.—Rejet d'une demande d'indemnité pour renchérissement dans le prix des matériaux et de la main-d œuvre, à raison du ralentissement des travaux imputable à la commune : pas de délai obligatoire pour la commune : faculté réservée de répartir les travaux sur plusieurs années : interdiction générale pour l'entrepreneur de réclamer aucune augmentation de prix. — Travaux supplémentaires excédant le quart du montant du marché. Résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur et sur sa demande par application du cahier des charges. (*C. d'Et.*), 942.

— (7) Decompte.—(*Sieur Sogno.*)—Frais, faux frais et réparations de dommages. — Déblais par la mine. —Route nationale obstruée par les débris. — Obligation pour l'entrepreneur d'y maintenir la circulation et de prévenir les accidents.—Dépense à la charge de l'entreprise en vertu des articles 18 et 19 des clauses et conditions générales. — Difficultés imprévues pour extraction dans le roc vif.— Demande en supplément de prix. — Expertise ordonnée : droits et moyens réservés, arrêté préparatoire : recours non recevable. — Arrêté ordonnant une expertise et prescrivant qu'elle ne devra porter que sur les extractions effectuées pendant une certaine période, ce qui exclut la période anterieure et constitue une solution définitive sur ce point : recours recevable : arrêté annulé. — Décidé au fond que l'entrepreneur n'a pas renoncé à demander un supplément de prix même pour la période antérieure et que dès lors l'expertise portera aussi sur les extractions effectuées dans le roc vif pendant cette période. (*C. d'Et.*), 1311.

— (8) Décompte.—Droits d'octroi sur les matériaux. — Augmentation de prix. — Demande en remboursement. — Difficultés imprévues de transport. — Sol d'une route exhaussée. — Arrêté ordonnant une expertise tous droits réservés. — Caractère préparatoire. — Recours non recevable. — (*Administration de l'assistance publique contre sieurs Roche et de Launay.*) — Décidé, par application du cahier des charges de l'entreprise (hospice des Incurables d'Ivry), que l'entrepreneur n'avait pas droit au remboursement des sommes représentant les taxes d'octroi établies en cours d'exécution et acquittees par lui sur les matériaux employés : le cahier des charges excluait toute augmentation des prix à raison des variations de la valeur des maté-

DISTRIBUTION D'EAU (*suite*) : sion. — Interprétation du cahier des charges,—Expertise ordonnée; condamnation de la ville aux dépens. — Intérêts et intérêts des intérêts. — (*Sieur Branellec contre ville de Brest.*) — Décidé qu'en stipulant que, pendant la durée de la concession, l'eau des fontaines publiques ne ferait l'objet d'aucun trafic et que les habitants ne pourraient y puiser qu'au seau ou à la cruche, et en accordant au concessionnaire le droit d'établir des comptoirs pour la vente de l'eau, la ville n'avait pas subordonné à l'établissement d'un certain nombre de comptoirs réclamés par elle l'exécution de son obligation d'empêcher tout trafic de l'eau : renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué, après expertise, sur l'indemnité pouvant résulter pour le concessionnaire du dommage causé par l'inobservation de cette obligation. — Décidé que le monopole de la concession était limité aux quartiers connus sous le nom de l'annexion et aux parties murées de la ville (rive gauche) et que l'autorisation donnée par le maire et le préfet d'établir des conduites d'eau en dehors de ce périmètre ne constituait pas pour le concessionnaire un droit exclusif : elle n'était qu'une simple permission de police.— Interruption de service par défaut de surveillance et mauvais état des appareils : Faits ne constituant pas un cas de force majeure : Amende régulièrement prononcée. — Expertise ordonnée par le Conseil d'Etat : Dépens. Lorsque le Conseil d'Etat ordonne une expertise, la partie qui la repoussait doit être condamnée aux dépens de l'incident (*C. d'Et.*), 1338.

— (5) Distribution d'eau. — Approbation préfectorale. — Marché ne devenant définitif que par l'approbation sans réserves des parties.— Point de départ du délai d'exécution. — Travaux non abandonnés : pas de dommages-intérêts pour retard dans l'exécution. — (*Sieur Lalou.*)— Entrepreneur fondant sa demande en nullité du traité qu'il a passé avec une ville, sur un prétendu défaut d'approbation préfectorale. Rejet : Ce traité a été approuvé d'abord implicitement par l'autorisation donnée à la ville d'emprunter la somme nécessaire pour l'exécution du travail, et ensuite expressément : de plus, il a reçu un commencement d'exécution. — Un traité passé entre une commune et des entrepreneurs n'est définitif que du jour où il a été accepté et signé par toutes les parties.—En conséquence, si le traité est subordonné à la réalisation d'un emprunt dans le délai d'un an, le point de départ du délai court, non pas du jour où le traité n'a été accepté par l'entrepreneur qu'avec une réserve contraire aux dispositions du traité, mais seulement du jour où il a été signé purement et simplement. Décidé, dans l'espèce, que l'emprunt avait été réalisé dans le délai imposé. — Quand les travaux n'ont pas été abandonnés et que la ville ne justifie d'aucune diligence à l'effet de contraindre l'entrepreneur à leur achèvement, elle n'est pas fondée à réclamer des dommages-intérêts pour retard dans l'exécution. — Procédure : Conseil d'Etat. Recours incident contre une partie qui n'est pas appelante.—Un recours incident peut-il être formé contre une partie qui ne s'est pas pourvue et par voie de conséquence seulement, contre une autre partie qui s'est pourvue? — Non résolu. (*C. d'Et.*), 1086.

DOMAINE public fluvial et terrestre. Etat des permissions accordées. — Instructions (*Circ.*), 105.

DOMAINES NATIONAUX. — Vente par l'Etat de terrains domaniaux joignant la plage de Trouville.— Interdiction d'amodier les emplacements situés du côté du large au-devant des terrains vendus. — Interprétation. — (*Ministre des finances contre dame veuve Tarbé des Sablons.*) — Décidé, par interprétation d'une clause additionnelle insérée au cahier des charges joint à l'adjudication de lots de terrains joignant la plage de Trouville, que cette clause avait eu pour objet d'énoncer l'engagement pris par l'Etat au regard des acquéreurs, de ne souffrir la formation sur la plage d'aucun établissement particulier au-devant des terrains mis en vente. — L'administration des do-

DOMMAGES (*suite*) :

et la route avait été rétablie de deux autres côtés. (*C. d'Et.*), 1119.

— (14) Dommages. — Gêne momentanée. — Interruption complète. — (*Sieurs Lesouple et Joumelle.*) — La gêne momentanée causée à la circulation d'un chemin pendant l'exécution des travaux d'un chemin de fer, en partie du reste à raison des intempéries, n'est pas de nature à donner droit à indemnité à un industriel voisin. — Décidé que l'interception même complète du chemin pendant un jour ne lui donnait droit à aucune indemnité, le réclamant ne justifiant en fait d'aucun préjudice (*C. d'Et.*), 1114.

— (15) Dommage. — (*Compagnie générale des canaux contre commune d'Artignosc.*) — Compagnie concessionnaire d'un canal d'irrigation. Dommages causés à une commune. Responsabilité de la compagnie. — Suppression d'un certain nombre d'abreuvoirs. — Difficultés plus grandes d'extraction de sable sur un banc de sable situé dans la rivière. — Suppression d'un gué et allongement de parcours. Inondation d'un terrain communal.— Appréciation des indemnités dues. — La compagnie générale des canaux et des travaux publics soutient que, n'étant pas propriétaire, mais simplement concessionnaire du canal du Verdon et n'ayant fait qu'exécuter les travaux sur des plans à elle imposés par l'administration, elle n'est pas responsable des dommages provenant de l'exécution de ces plans : qu'elle ne serait responsable que de leur mauvaise exécution. — Rejet de cette prétention, un décret ayant concédé à perpétuité à la ville d'Aix l'établissement et l'exploitation d'un canal dérivé du Verdon pour l'irrigation des terres, et la ville ayant concédé à ladite compagnie l'exploitation de ce canal pour 99 ans, à la condition d'exécuter les travaux à ses frais, risques et périls, la compagnie est concessionnaire d'un travail public; et, par suite, responsable de tous les dommages pouvant en résulter. — Une commune n'est pas fondée à demander une indemnité pour le dommage causé à ses habitants par un travail public qui aurait eu pour effet de les priver de la faculté d'abreuver leurs bestiaux à divers plages naturelles situées sur une rivière et d'extraire du sable, alors qu'elle n'allègue pas avoir fait aucun travail en vue de s'approprier l'usage des eaux ni posséder sur le banc de sable aucun droit privatif. — La suppression d'un gué qui était la suite de chemins publics (suppression qui a eu pour résultat un allongement de parcours) constitue un dommage dont la commune soit fondée à demander la réparation. (C. *d'Et.*), 791.

— (16) Dommage.— Rectification du talus d'une tranchée de chemin de fer pour élargir la voie. — Propriété limitrophe de la crête du talus: conditions d'exploitation modifiées. — Appréciation de l'indemnité due. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Imbert.*) (*C. d'Et.*), 795.

— (17) Dommages. — Propriétés voisines d'une gare de chemin de fer. — Ebranlement causé par le passage des trains. — Appréciation de l'indemnité due. — Stationnement des machines sur la fosse à piquer le feu : bruit et fumée : aucune atteinte aux conditions d'habitation des maisons : refus d'indemnité. — Frais d'expertise et dépens. — (*Compagnie des chemins de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieurs Vitte, Pillet et autres.*) — Procédure. — Conseil d'Etat. — Ordonnance de soit communiqué signifiée dans le délai légal. — Absence de mention de la date de la signification sur la copie remise au défendeur.. — Pas de nullité, ni déchéance. — On invoquait l'article 64, Code de procédure civile. (*C. d'Et.*), 808.

— (18) Algérie. — Dommages. — Expertise. — Désaccord des experts sur le partage de la responsabilité. — Nécessité d'une tierce expertise. — Expertise nouvelle sans désaccord sur une demande ultérieure. — Arrêté annulé. — Renvoi. — Procédure. — Descente sur lieux. — Débats non rouverts. — (*Sieurs Brossette-Gaillard et autres contre la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Médi-*

F

N

O

P

Q

R

VOIRIE (*suite*) :

Arrêt par défaut. - Opposition dans le délai de deux mois. — Recevabilité. — Décret du 2 novembre 1864. — Arrêté rapporté après instruction nouvelle et visite des lieux par le maître des requêtes, rapporteur, en vertu d'une ordonnance du président de la section du contentieux. — En matière de contravention de grande voirie (rues de Paris), c'est le ministre de l'intérieur qui a qualité pour se pourvoir et représenter l'administration devant le Conseil d'Etat. — Le préfet de la Seine a seulement le droit de poursuivre la répression de ces contraventions devant le conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 811.

— (8) Chemin public impraticable. — Dommage. — (*Sieur Gosse.*) — Lorsqu'un chemin public est impraticable, le voyageur qui passe sur la propriété riveraine n'est débiteur d'aucune indemnité envers le propriétaire; celui-ci n'a un droit d'action en dommages-intérêts que contre la commune. (*C. de cass.*), 1233.

— (9) Déclassement.—(*Sieur Chamonin et ville de Lille.*) — Une voie publique déclassée et vendue par la ville à un riverain devient propriété privée. Le droit de passage peut y être interdit aux autres riverains qui accédaient à leur propriété par cette voie avant le déclassement. (*C. de cass.*) 1232.

— (10) Concession d'un chemin de fer d'intérêt local. — Inexécution des obligations imposées au concessionnaire.—Plans non produits, malgré des mises en demeure réitérées; travaux à peine commencés, puis entièrement abandonnés. —Déchéance prononcée à bon droit par le préfet. — Arrêté préfectoral, déclarant à tort que les travaux exécutés deviendront la propriété du département.— Nécessité d'une nouvelle adjudication de la concession. — (*Sieurs Parent-Pécher et Riche frères contre département de Saône-et-Loire.*) (*C. d'Et.*), 594.

II. — CANAUX, RIVIÈRES, PORTS DE MER.

— (1) Canal.—Chemin de halage.— Passage avec des chevaux de halage.— Monopole.—Contravention. —Compétence.— (1re *espèce, Sieur Bocquet; 2e espèce, Ministre des travaux publics* [*canal de la Sensée.*]) — Le fait d'avoir halé des bateaux avec des chevaux étrangers au service de halage organisé en monopole par un décret qui l'a rendu obligatoire, pour la batellerie sur canal, ne constitue pas une contravention de grande voirie dont il appartient au conseil de préfecture de connaître.—Ce décret rendu pour assurer l'exécution de l'entreprise à laquelle le monopole a été concédé n'a pas été pris en vue de la conservation des ouvrages du canal. (*C. d'Et.*), 932.

— (2) Canal dérivé d'une rivière. — Digues. — Servitude de halage. — Domaine public.—(*Sieur Digeon.*) Le préfet de la Somme a pu, sans excès de pouvoirs, comprendre dans le domaine public les digues d'un canal dérivé de la Somme, malgré la prétention d'un riverain soutenant qu'il était propriétaire de ces digues comme les ayant achetées de la compagnie du chemin de fer qui a exécuté le canal de dérivation, et qu'elles sont seulement soumises à la servitude de contre-halage. — Les textes qui établissent la servitude de halage et contre-halage ne s'appliquent qu'aux fleuves et rivières navigables et non aux terrains riverains d'une dérivation artificielle, dont les digues construites pour ce service sont une dépendance nécessaire. — Réserve des droits du riverain à faire valoir devant l'autorité judiciaire contre la compagnie qui lui a vendu le terrain. (*C. d'Et.*), 783.

— (3) Rivière navigable. — Délimitation. — (*Sieurs Amiot, Barbereau et autres.*) — Recours pour excès de pouvoirs contre un arrêté préfectoral délimitant la rive gauche de la Sèvre Niortaise, sur le territoire de la commune de Sansais, et comprenant, d'après le demandeur, des propriétés privées que ne recouvraient pas les plus hautes eaux coulant à pleins bords, avant les travaux d'approfondissement et de rectification exécutés par l'Etat. — Vérification préalable ordonnée par